

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA
Departamento de Arte III



**EPISODIOS DE LA ABSTRACCIÓN DEL ARTE A RITMO
DE TREN**

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR
PRESENTADA POR

Rocío Robles Tardío

Bajo la dirección del doctor:
Ángel González García

Madrid, 2007

- **ISBN: 978-84-669-3125-0**



Episodios de la abstracción del arte a ritmo de tren.

Tesis doctoral de Rocío Robles Tardío.
Dirigida por Dr. Ángel González García.
Dpto. Arte III (Arte contemporáneo),
Facultad de Geografía e Historia,
Universidad Complutense de Madrid.
Diciembre 2006.

Episodios de la abstracción del arte a ritmo de tren.

**El papel del ferrocarril en la formulación del
arte moderno. Del vapor a la electricidad y al
vocabulario artístico de la abstracción.**

Tesis doctoral de Rocío Robles Tardío.

Dirigida por Dr. Ángel González García.

Dpto. Arte III (Arte contemporáneo),

Facultad de Geografía e Historia,

Universidad Complutense de Madrid.

Diciembre 2006.

Ce qui cherche l'homme dans l'organisation du monde,
c'est l'instrument de sa propre perfection.

Philippe Lamour, «Ordre du jour», *Grand Route*, num.1 mars 1930.

En primer lugar, quisiera agradecer a Ángel González García el haber aceptado dirigir la primera propuesta de trabajo que le presenté, la cual, definida y matizada, constituye el tema de esta tesis. Le estoy muy agradecida por la confianza que tuvo en mí desde el primer momento y la libertad de trabajo que me ha concedido, lo que ha permitido que tanto la investigación como yo hayamos evolucionado de manera conjunta. Le agradezco su disponibilidad para resolver mis dudas y la paciencia con la que ha leído y corregido todo aquello que he escrito a lo largo de este tiempo. A él le debo el haberme puesto en contacto, desde el primer momento en el que iniciamos este trabajo, con las personas que, además de él, han hecho posible que esta tesis exista.

Una de ellas es Miguel Ángel García Hernández, para quien va mi reconocimiento de gratitud más sincera. Él ha sido el complemento y el suplemento esencial de la dirección de esta tesis. Me siento muy honrada porque, sin conocerme y de manera desinteresada, se hizo cargo de la supervisión de esta tesis casi desde su origen. Su ayuda a largo de estos años ha sido inestimable, y la sigue siendo aún; igual que la confianza que ha demostrado tener en mí como persona y como historiadora. Sus indicaciones y consejos han impulsado continuamente este trabajo. Además, ha puesto a mi alcance una enorme bibliografía y una no menos interesante filmografía. Le pido disculpas por aquellos otros temas que hemos tratado y que finalmente en este trabajo no han tenido cabida.

Estoy también muy agradecida al profesor Juan José Lahuerta. De sus trabajos, su metodología y de la asistencia a los cursos de doctorado que ha impartido en la facultad de Bellas Arte de la Universidad Complutense de Madrid he aprendido a trabajar desde y con las fuentes de la historia del arte. Aprovecho también para dar las gracias a los profesores de la sección departamental de Historia del Arte de

la antes mencionada facultad de Bellas Artes por su siempre cordial acogida e interés por conocer el estado de mi investigación. Por último, quisiera citar a Javier Arnaldo, profesor del departamento en el que he realizado esta tesis, porque sus cursos, a los que asistí como alumna durante mi licenciatura, contribuyeron a que tomara el camino de la investigación en la historia del arte.

Por otra parte, he de mencionar que la realización de esta tesis también ha sido posible gracias al disfrute de una beca del programa de la Dirección General de Universidades de la Comunidad de Madrid para la formación de personal investigador (FPI). Sin esta beca y la oportunidad de realizar estancias en centros de investigación extranjeros durante los últimos cuatro años probablemente otra tesis hubiera resultado. Momento es también de agradecer la amable atención recibida en la Unité de Recherche en Histoire de l'Art Centre André Chastel-Paris IV, y en especial a Catherine Limousine, en cada una de mis estancias en París. Dirijo un reconocimiento general a todos los bibliotecarios, encargados y directores de bibliotecas con los que he tratado en estos años, por su paciencia y servicio.

Doy las gracias por el interés y la curiosidad que el desarrollo de esta investigación ha despertado en todos mis amigos: mis compañeras de colegio y facultad, así como las nuevas amistades que he trabado durante este tiempo en Madrid como en París y Lyon. Sus preguntas y mis entusiastas y otras veces malas explicaciones han contribuido a que no perdiera la ilusión en este trabajo. A Fabricio, que ha conocido los momentos más interesantes y más difíciles de la fase final de esta tesis; su ayuda y su tiempo son impagables. Finalmente, y sobre todo, dedico esta tesis a mis padres y hermanos, que nunca han cuestionado mi trabajo, por la ayuda, comprensión y paciencia infinita que han tenido conmigo durante estos años.

Índice.

Introducción. Episodios de la abstracción del arte a ritmo de tren.

13

I. Misiones, vanguardia y ferrocarriles.

1. La doctrina de Saint-Simon y el sansimonismo. 37
2. La formulación del artista como vanguardia. 54
3. La idea de circulación. 64
4. La ciudad es una fábrica, el mundo
una gran centro de producción. 80
5. Poesía de la industria. 85
6. Otros misioneros de la religión de los trabajadores. 104

II. Fotografía, trenes e historia.

1. El hilo de la historia. 111
2. Primeras enfermedades causadas por la técnica. 129
3. Paisaje de nubes. 143
4. Impresionismo, sociedad comercial. 163
5. Viaje de la pintura. 169

III. Pintura moderna, pintura de vapor.

1. Fabricar la pintura. 177
2. Cielo de nubes y humo. 191
3. Manet en Saint-Lazare. 201
4. Fumar, viajar, pintar. 216
5. Courbet. La pintura del trabajo. 233
6. Paisajes de domingo. 259

IV. Ocio y mercancía.

1. Los trenes como promesa de placer y salud. 267
2. El viaje nocturno: la garantía de la continua
circulación. 278

V. Cultura física, cultura moral.	
1. El caso del Tren Azul.	295
2. Coreografía y masa.	313
3. Las locomotoras como patrón anatómico.	325
VI. El desahucio del arte.	
1. Las revistas de arte y variedades al servicio de la higienización de la vida moderna.	351
2. Curar el siglo.	383
3. Segunda edad de los metales.	404
4. Máquinas de guerra.	425
5. Universalidad del purismo.	435
VII. El caso de la Bauhaus de Dessau.	
1. Una escuela, una fábrica, un tren.	471
2. Circuitos de energía.	495
VIII. Profetas del arte abstracto.	
1. Alegría de la circulación.	507
2. Ordenar la circulación.	518
3. La llegada de las locomotoras.	530
4. La abstracción espiritual de los ferrocarriles.	547
5. El cine y el nuevo paisaje abstracto.	564
6. Tras las lindes.	580
7. Pintura mural, ornamento del tránsito.	592
IX. Códigos de circulación.	
1. Paisaje simultáneo.	603
2. Gusto oriental.	619
X. Bibliografía.	641

Episodios de la abstracción del arte a ritmo de tren.

El presente trabajo es el resultado de una investigación sobre la incidencia de los ferrocarriles —como fenómeno histórico, agente y lugar— en la formulación del arte moderno. El tema de esta tesis es el estudio de cómo y a qué propósitos respondían los trenes cuando se camuflaron, se travistieron, se infiltraron y se identificaron con las manifestaciones y en el pensamiento artístico, fundamentalmente en el ámbito europeo y en particular en el francés, entre 1824 y 1937 aproximadamente. La identificación entre trenes y arte moderno no tardó en revelarse como una relación lógica y espontánea ya que los primeros encarnaron la materialización de la idea de progreso y el arte se sirvió de su imagen, funciones y terminología para definir, caracterizar y documentar su tiempo para la posteridad. A partir de las interferencias de los ferrocarriles en las manifestaciones artísticas a lo largo de más de cien años, la hipótesis de trabajo que ha sustentado esta investigación ha sido buscar el grado de correspondencia entre ambos factores y los lugares donde lograron identificarse y así discernir cuál ha sido el papel de los ferrocarriles en la trayectoria de la abstracción formal y conceptual del arte moderno.

Una de las tareas más importantes encomendada a los trenes fue la de abrir los caminos de la producción y el trabajo y hacer transitable el planeta con el objetivo del progreso del ser humano. Y la tarea del arte, al amparo de los trenes, fue la de respaldar tal labor y revestir dichos caminos para hacerlos agradables, familiares y beneficiosos para el hombre. Los ferrocarriles trastocaron aquellos valores que, definidos desde la experiencia, más enraizados estaban en el hombre, tales como el espacio, el tiempo, la percepción de la realidad. Los ferrocarriles supusieron la mecanización de tales experiencias sensibles y subjetivas. Por su parte, la reglamentación del tiempo significó la entrada del orden y la regulación de las actividades del hombre. El reloj, conforme avanzaba el siglo, dejaba de ser un objeto de lujo para convertirse en una herramienta con la que se reglamentaba el trabajo. La normalización y división imaginaria del planeta en husos

horarios —la Convención del meridiano de Greenwich y el establecimiento del sistema de Tiempo Universal (UT) — tuvo lugar en 1884. En segundo lugar, el espacio físico transitable, de naturaleza finita, se va reduciendo progresivamente gracias al proporcional aumento de la velocidad. Como recordó Albert Speer, «los ferrocarriles acortaron el tiempo y empequeñecieron el espacio»¹. Ya desde un primer momento, a los trenes, dado los magnos proyectos de universalidad a los que respondían, se les quedó pequeño el planeta y sabían que podrían extenderse más allá de sus límites físicos y espaciales. La imagen que en 1844 dio el escritor y caricaturista Grandville en *Un autre monde* en su ilustración «Un paseo interplanetario» respondía a esa necesidad y destino último de los trenes: levantar los raíles del suelo, dirigirse a las nubes y conquistar el cielo. Los trenes significaron la estructura óptima para la desembocadura aérea del arte. De manera que la vía aérea que las caricaturas abrieron a los ferrocarriles a mediados del siglo XIX fue finalmente recorrida por Kasimir Malevitch y Vladimir Tatlin en Rusia tras la revolución de 1917. Al dirigir el arte al cielo no se puede olvidar el humo, que expulsado por las chimeneas de las calderas de las locomotoras se convirtió en sinónimo de combustión de fuerzas de trabajo y, por lo tanto, de producción y de objetos en cir-



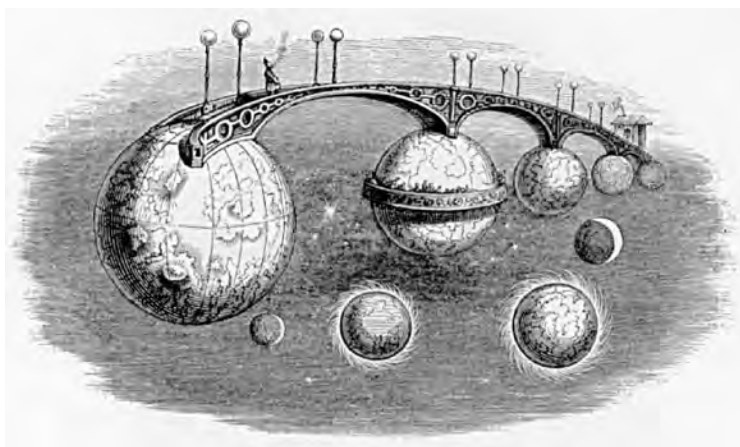
1. Punch. *Encuentro de cazadores del zorro con el ferrocarril*, 1840c.

¹ Albert Speer. *La nueva arquitectura alemana*. Berlin, Volk und Reich Verlag, 1941, p. 8.

culación. Así pues, la circulación de los trenes por el planeta, el humo que expulsaban y la infraestructura que requerían, fueron algunas de las señales con las que se identificó la pintura nueva del siglo XIX.

Por otra parte los trenes enseñaron a percibir la realidad desde el movimiento, además de insertar y pasear al hombre por la naturaleza misma. Ya se tenía experiencia de la visión de objetos e imágenes en movimiento gracias a inventos tales como los panoramas, dioramas o los juguetes ópticos que continuaron apareciendo a lo largo del siglo —fenakistiscopio, estroboscopio (1832), zootropo (1834), praxinoscopio (1878), mutascopio (1895), etc., y que demostraban la persistencia de la visión en el desplazamiento y la velocidad—. La novedad de la experiencia visual desde el tren respecto a otros medios de transporte y artefactos era la velocidad. Y justamente, en un momento donde todo eran ganancias, la conquista de la velocidad fue uno de los factores que aceleraron la pérdida de la calidad de definición de la realidad percibida.

Por último, se ha abordado la cuestión de la habitabilidad, que en este trabajo se refiere tanto a convertir los vagones en viviendas como a que el arte enseñara a habitar el planeta y se convirtiera en el mobiliario que lo domesticase. Así, las casas de pobreza a las que die-



2. Grandville. «Puente interplanetario», en *Un autre monde*, 1844.

ron pie los vagones en el siglo XX quedan muy lejos de esas casas de placer que los ingenieros y directores de las compañías ferroviarias se propusieron llevar a cabo desde 1847. La historia revela que ese sueño duraba mientras los trenes circularan, pues los sueños, como el arte, también se alimentaban del humo que los trenes expulsaban. El americano Georges Pullman, a la cabeza del diseño de coches-cama desde 1865, y Nagelmarcker en Europa, a finales del siglo, se propusieron hacer palacios sobre ruedas. A lo largo de los cien años en los que se centra este trabajo se ha comprobado la identificación que se llegó a establecer entre viviendas y vagones; e incluso fueron los propios viajeros los que añadieron a esta enumeración las habitaciones de hotel, pues los tres se convirtieron en evidentes lugares de tránsito. «200 chambres, 200 salles de bain»² es el título de un artículo que en 1926 escribió Valéry Larbaud y con el que bien podía referirse a un hotel de Mónaco, a un gran expreso europeo o a uno de los rascacielos cartesianos que dos años antes Le Corbusier proyectó en su Plan Voisin para la ciudad de París. Lo que ese título ponía de manifiesto era el éxito de la fórmula del vagón de tren como unidad espacial práctica y cómoda donde desarrollar las actividades diarias, que permite la concentración y dispensa al viajero de un anonimato y un desarraigo completo. Nadie es dueño de una habitación de hotel y tampoco de un compartimento de tren; por lo tanto, continuando la serie, nadie lo era de su casa. En todos estos lugares el mobiliario está definido y condicionado de antemano por las dimensiones de las viviendas diseñadas, asunto éste de las casas para trabajadores que se convirtió en uno de los temas centrales de discusión entre los arquitectos adscritos al Movimiento Moderno. Éstos asumieron la tarea de definir el hombre moderno a partir de la vivienda que para él proyectaron, al tiempo que rediseñaron los objetos de arte con los que decorarla, aquellos que podían despertar y garantizar el placer de los sentidos, hacia formas y soluciones de máxima funcionalidad. No había duda, pues, de que el tren sirvió como modelo de palacio, de casa, de colmena y de ciudad; y, en el caso del circo, el tren era la ciu-

² Valéry Larbaud. «200 chambres, 200 salles de bain» (*La Revue de Paris*, 1^{er}. octobre 1926), *Oeuvres*, París, Gallimard, 1957, p. 892.

dad y la fábrica mismas. El lado siniestro de este modelo de urbanismo y construcción se revelaba en el momento en que ese tren se detenía y entraba en vía muerta. Entonces, aquello que otrora había sido riqueza y circulación, viraba hacia la pobreza, la acumulación y el hacinamiento. Ciudades en vagones que componían poblados de desarraigados sin nombre, como consecuencia de las dos guerras mundiales, fue lo que vieron y narraron el pintor George Grosz —durante su estancia en Rusia tras la primera guerra mundial³— y el escritor húngaro Lajos Zilahy, refiriéndose a Budapest, en *La ciudad en vagones* (1944).

El arco temporal que abarca esta tesis, aunque ya se han apuntado algunos ejemplos a él inscritos, responde a la formulación teórica de los trenes como agentes activos en la gasificación e higienización del arte desde mediados del siglo XIX en adelante. El primer capítulo de la tesis aborda la cuestión de los ferrocarriles como uno de los asuntos principales de la doctrina religiosa científico-industrial de los sansimonianos. Éstos contemplaban los trenes como la herramienta efectiva con la que alcanzar las promesas que habían lanzado de progreso e igualdad social entre la clase trabajadora. En 1824 el conde de Saint-Simon muere y sus discípulos asumieron la difusión y ampliación de su pensamiento. Éstos defendían el principio del progreso industrial como promesa para la paz universal, la libertad y la igualdad entre los hombres. Fueron precisamente ellos quienes vieron los ferrocarriles como instrumentos idóneos con los que poner a trabajar al planeta entero y conectar todos los centros de producción, lo cual era una manera de acelerar el proceso de industrialización e implantarlo, además, a escala mundial. El ejemplo inmediato que tomaron fue el despegue económico y social de Inglaterra, como consecuencia de la Revolución industrial y la defensa de una economía basada en el trabajo y en la progresiva mecanización de sus industrias. Los sansimonianos no fueron los únicos, pero quizá sí los que lo hicieron de manera más estentórea, en revestir su doctrina con las fórmulas re-

³ George Grosz. *Un sí mayor y un no menor*, Madrid, Mario Munchik Editores, 1998, pp. 200-201.

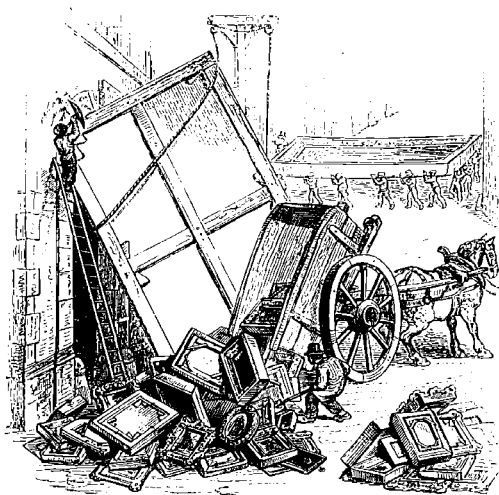
tóricas y la necesidad de fe que exige una religión, y, como tal religión, asumieron su difusión como una tarea de apostolado. Con su pensamiento y la idea de convertir el mundo en un gran *scalextric* transitable para barcos, trenes y carros activaron el proceso de volatilización de bienes y valores materiales cuya adquisición y reparto tanto costaba conseguir: el dinero y el arte. En este sentido, casi cabría decir que para los sansimonianos, y con los trenes como agentes capaces de modificar la sustancia de las cosas, el reparto justo de las riquezas de una nación se haría efectiva cuando dichas riquezas cambiasen su estado material, es decir, que el oro se hiciese papel, títulos y acciones en los bancos o en la bolsa; el trabajo físico se contemplase como ejercicios espirituales gracias a los cuales alcanzar el paraíso de la fraternidad y la paz; o la pintura y la poesía fuesen la gramática con la que componer las divisas y lemas de la religión de los industriales y las bayonetas con las que indicar y despejarles el camino. De manera que en su ideología social está formulado el binomio que, aplicado al ámbito del arte, articula esta tesis: ferrocarriles y arte, o de los cambios de estado de la materia artística inducidos y provocados por la circu-



3. Marius. Boceto de ilustración para el artículo «Le case popolare e le città giardino», 1909.

lación continua de mercancía, y personas, en favor del progreso económico y social. Además, fueron los sansimonianos los primeros en denominar a los artistas como vanguardia y en establecer la relación, e incluso la identificación, entre ferrocarriles, artistas y progreso.

El cierre cronológico de esta tesis se ha situado en 1937, año en el que tuvo lugar la Exposición Internacional del Arte y la Industria aplicadas a la vida moderna, en París. El título de la exposición indicaba la voluntad, así como su finalización, de que el arte y la industria trabajaran conjuntamente y que además sus productos se pusieran al servicio de la cómoda, placentera y moderna vida diaria. Este lema vendría a decir que la vida se hacía moderna por el hecho de introducir máquinas bellas en las casas, sin olvidar que éstas podían presentarse bajo múltiples aspectos. Esta exposición reveló que en lo que se había trabajado desde el arte, la arquitectura y la ingeniería, a lo largo de los últimos cien años, fue en el embellecimiento de las máquinas, en su progresiva actualización y mejora, tanto desde el punto de vista funcional como estético. En este sentido, 1937 fue la cota máxima, el resumen y la exhibición de los logros alcanzados di-



4. Grandville. «El Louvre de las marionetas», en *Un autre monde*, 1844.

rigidos por el purismo y el racionalismo en esas primeras décadas del siglo, en cuanto corrientes y doctrinas estéticas que llevaron hasta el paroxismo la idea platónica de la belleza de la máquina útil. Sus defensores también ahondaron en la ideología decimonónica del confort y el bienestar que ofrecían los avances de la técnica aplicados a la vida diaria. En las propuestas del exacerbado funcionalismo arquitectónico, el arte quedó reducido a servir de maquillaje y vestimenta de las máquinas con el fin de que se insertaran de manera natural allí donde acontecía la vida moderna. 1937 fue además el año de la Exposición de Arte Degenerado, celebrada en Munich; ahí se pudo ver al poder político participando directa y literalmente en la desaparición del arte. De modo que también la disolución del arte descansaba en su exhibición. Momento es de señalar que esa operación de limpieza del arte que llevó a cabo la política cultural nacionalsocialista y como en la estalinista del realismo socialista, paralelamente la estaban realizando en el ámbito de los trenes y los trabajadores. Ahí se comprueba, cien años después, la actualidad de la identidad entre trenes y arte; y, como no podía ser de otra manera, para alcanzar el grado máximo de eficiencia en las tareas domésticas de desinfección se exigía una rigurosa purga y un cambio de estado de los cuerpos y las



5. Auschwitz, 1945.

obras. Así pues, los crematorios, como los trenes, a finales de la década de 1930 no descansaron ni de día ni de noche de fabricar humo, de quemar materia, de trabajar.

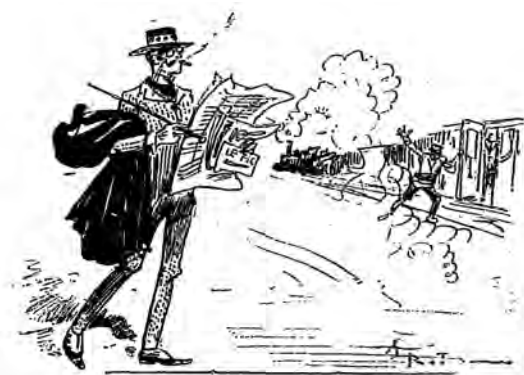
Victor Fournel escribió dos libros sobre París y las transformaciones a las que la ciudad se había visto sometida como consecuencia del megalómano plan de ordenación urbanística del barón Haussmann. El propósito del Prefecto del Sena fue rehabilitar la ciudad para hacerla transitable tanto para peatones como medios de transporte. *Paris nouveau et Paris futur* (1865) y *Ce qui ont vu les rues de Paris* (1867) fueron los libros de Fournel en los que hizo balance tanto del siglo como de la ciudad y la variedad de especies que componía su población. Al final, no encontró mejor manera de concluir que calificar a Haussmann de Atila de la línea recta. De manera que éste fue en Francia lo que Albert Speer, casi cien años más tarde, en Alemania. Los dos abrieron las ciudades, las demolieron y vaciaron para embellecerlas con el vacío creado. Ambos nombres y sus respectivas actuaciones sirven también como marco cronológico de esta tesis, porque en el lapso de tiempo por ellos marcado, desde la arquitectura, se trabajó para hacer del vacío una categoría estética y señal visible de la desposesión material. Ese bello vacío fue el que defendieron los de-



6. Albert Speer. *Germania*. Proyecto urbanístico y arquitectónico para Berlín, 1939.

coradores y dictadores del gusto moderno que elevaron la austeridad a norma decorativa y por los artistas reunidos en la Unión de Artistas Modernos, filial del Movimiento Moderno de arquitectura, a finales de los años veinte y desde Francia fundamentalmente. Era el momento en el que el arte y la arquitectura se habían situado en un orden superior, ellos se ocuparon de eliminar todo elemento material incapaz de ser sometido a la norma de la producción industrial de la experiencia estética, los cuales fueron sustituidos por objetos que por su falta de decoración, y por su presentación lisa y pulida se emparentaban directamente con piezas y componentes recién salidos de las fábricas en donde los propietarios de aquellas casas trabajaban. Por lo tanto la casa se convertía en la prolongación, por su mobiliario y su organización espacial, de los lugares de trabajo.

Respecto a los episodios, éstos son todos aquellos problemas abordados en la tesis dentro de los límites cronológicos marcados. Además, por otro lado, se ha querido también aludir con el término episodio a cuanto de patología y enfermedad contine el reconocimiento, el uso y el disfrute de las novedades tecnológicas aplicadas a la vida diaria. Se ha constado que cada vez que el progreso se materializaba en una nueva máquina, mecanismo mecánico o invento: trenes, daguerrotipos, cámaras fotográficas, de cine, etc., o cada vez que éstos hacían una incursión implícita o explícita en el ámbito de las



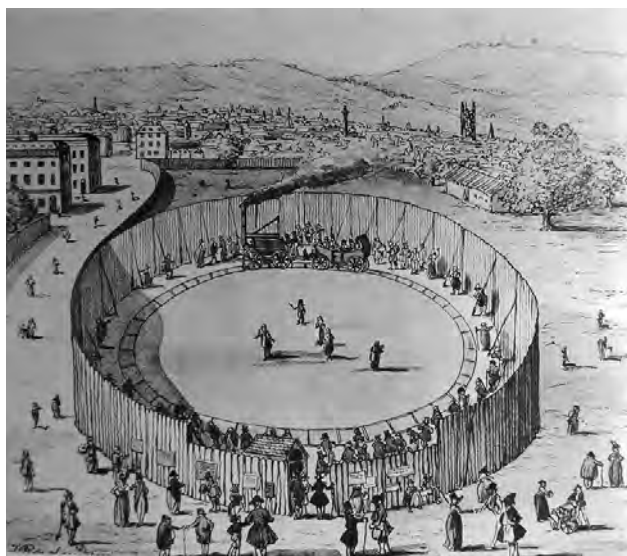
7. Albert Robida. Ilustración para *La vie en chemins de fer*, de Pierre Giffard, 1888.

artes, el usuario y el público desarrollaba una manía, enfermaba de progreso. Así, de delirio pictórico agudo fue tachado el cuadro de Édouard Manet *El ferrocarril*, presentado y admitido al Salón de 1874, porque trataba el tema del tren, incluía una gran nube de vapor que lo ocultaba a la vista y no permitía reconocer el asunto mismo del cuadro. Por otro lado, la prensa humorística recriminaba al pintor que no hubiera añadido al título de su obra el nombre de Charenton, en clara referencia al psiquiátrico de París⁴. En todos estos casos la reacción del público era reír ante la novedad, y reírse unos de otros antes de echarse a temblar ante el cruel invento que los maltrataba física y sensorialmente. En cuanto novedad, cada avance de la técnica resultaba cómico, era objeto de burlas, chanzas y profecías que, pese a su inverosimilitud, fueron las que acabaron precisamente cumpliéndose. Tanta risa desembocó en enfermedades y manías, porque las reacciones que despertaba el contacto con la novedad iban más allá de lo sensorial y se inmiscuían en el ámbito de la medicina. Como nuevas eran las máquinas, nuevos y modernos también los diagnósticos que ellas crearon. Así pues, el mundo que se pretendía moderno e industrializado, lo era en consecuencia también enfermo. Pero la novedad técnica no sólo fue causa de males. El arte, como los ferrocarriles y el resto de máquinas, jugó el doble papel de veneno y antídoto. De manera que durante medio siglo el arte y los trenes infectaron la vida diaria con la exuberancia ornamental, el carbón y el humo; y en el otro medio se emplearon en sanarla, higienizarla, adelgazarla, depurarla y, para ello, aplicaron grandes dosis de metal, cal y electricidad.

Además, la novedad del medio de transporte dio lugar a un personaje social: el viajero. Éste fue minuciosamente analizado en todas sus variantes, tanto masculinas como femeninas, con el patrón de los estudios fisiológicos tan a la moda en el siglo XIX. Manuales de viajeros, sociología del viajero, etc. proliferaron por entonces. Buenos ejemplos de este género lo constituyen el libro de Benjamin Gastineau, *Les romans du voyage. La vie en chemin de fer* (1861) y el de Pierre

⁴ Cit. en Pierre Courthion. *Manet*, París, Nouvelles Éditions Françaises, 1974, s.p.

Giffard: *La vie en chemin de fer* (1888), el cual fue ilustrado por el agudo dibujante Albert Robida. Libro éste del que el propio autor declaró que había sido concebido para ser leído en el tren, inscribiéndose así en el nuevo género literario que los ferrocarriles habían inaugurado y propiciado. Por un lado cabe destacar la temática propiamente de trenes, donde éstos eran el escenario o el protagonista de la acción, y la de variedades o temas ligeros, curiosidades científicas o literarias, por tratar asuntos cuya naturaleza los hacía idóneos para ser leídos durante los viajes. El punto común que compartía esta nueva literatura era que, por haber sido escrita para ser leída durante el viaje, su extensión se acomodaba a la duración del mismo. Labiche, con su pieza teatral *Le voyage de M. Perrichon*; Alphonse Allais y sus breves y agudas reflexiones en *A se tordre*; o Guy de Maupassant y sus apuntes y anecdotario de galanterías y comportamientos públicos y privados de las más diversas clases del espectro social de Francia durante la Tercera república recogidos en sus cuentos, etc., fueron algunos de los escritores franceses que destacaron en este nuevo género.



8. Rowlandson. Presentación de la locomotora de vapor de Richard Trevithick en Euston Square, Londres, 1809.

Si los ferrocarriles provocaron risa en gran parte ésto respondía al hecho de que fueron voluntariamente presentados como un divertimento, como una montaña rusa en extensión infinita. La presentación pública de la locomotora de vapor de Richard Trevithick, en 1809, en Londres, consistió en la instalación de un circuito cerrado donde una locomotora tiraba de un vagón tomado directamente de un coche de paseo. La atracción fue bautizada con el nombre de *Catch me who can* (Cójame quien pueda) y por el dibujo que de este evento realizó Rowlandson se puede afirmar que lo que se celebraba era la mecanización de las diligencias, del transporte, y, por lo tanto, del paseo y de las experiencias sensoriales que el desplazamiento despertaba en los viajeros. Persecuciones, apuestas, circulación, vértigo y temblor fueron las sensaciones que desató el tren en sus usuarios. Desde ese momento el temor enmascarado y anunciado por la risa junto con el desarrollo de enfermedades y comportamientos maníacos se convirtieron en los factores con los que testar la calidad y el grado de progreso técnico adquirido.



9. Félix Aublet. Panel para el pabellón de los ferrocarriles de la Exposición Internacional de las Artes y la Industria en la vida moderna, París 1937.

De las vías que los trenes han recorrido y cuyo trayecto ha interferido en el arte, sus manifestaciones y su recepción, en esta tesis se ha seguido la de la participación de los trenes en la abstracción formal y material del arte. El resultado de esta investigación se presenta como un repaso cronológico a los momentos que se han considerado más significativos de la implicación de los ferrocarriles, de su espíritu y su ideología, en el arte así como los fenómenos de mimetismo simbólico y formal entre las obras de arte y los trenes. De ahí también que se hayan denominado episodios a los problemas teóricos y estéticos que desde el ámbito artístico se han desencadenado por copia, proximidad o convivencia con el mundo ferroviario. Los episodios aquí estudiados han sido elegidos porque en ellos se ha constatado la pervivencia de los valores, significados y características que, siendo propios de los trenes, fueron tomados por los artistas, para sí mismos y sus trabajos, como vocabulario y norma con los que constituirse y definirse a lo largo de esos cien años.



10. Marcel Breuer y Walter Gropius. Casa 16 de la colonia Weissenhof, Stuttgart, Exposición del Werkbund 1927.

Los dos aspectos más importantes en lo que se ha centrado esta investigación es, por un lado, la disolución de la pintura en particular y el arte en general y, por otro, la formulación de los vagones como modelo de habitabilidad y ejemplo para la arquitectura moderna. Al introducir locomotoras en los cuadros, el humo acabó por dirigir las composiciones y ordenar la disposición de la pintura en la superficie. El humo se mezclaba con la pintura, y por ser en el cielo donde se realizaba tal precipitado pictórico-químico, la gasificación de la pintura, por su volatilidad y ascensión, llevaba parejo su espiritualización. De modo que, los propios trenes, al dar pie a una pintura fumosa, la convertían en la manifestación plástica de la religión de los ferrocarriles, pues a tal categoría habían sido elevados los trenes a los pocos años de ponerse al servicio del progreso técnico y económico del hombre.

En segundo lugar, los vagones fueron aprehendidos como unidades modelo para el diseño de las viviendas obreras. Los vagones eran espacios para el reposo dentro de la movilidad y las casas se pensaron del mismo modo: unidades de descanso dentro de un circuito mayor dominado por el trabajo y el consumo. Casas y fábricas eran lo que las estaciones dentro de la red ferroviaria: la materialización de la energía y el capital que significaba el tren, allí donde se hacía visible, donde tenían lugar los intercambios y la circulación de ponía de nuevo en marcha. En la medida en que la casa tomó el ejemplo de un lugar de la producción, el placer en ella y que ella podía proporcionar también quedó suspendido porque el arte fue paulatinamente expulsado de su interior. Los *bibelots*, los pequeños objetos de arte, muebles, vajillas, alfombras, etc., fueron diseñados en proporción a la medida de las casas y a la intensidad de los placeres que el hombre debía recibir. Respecto a este último punto, en este trabajo se ha querido demostrar que esa equiparación entre vagones y viviendas conllevaba la expulsión del arte de los lugares donde los arquitectos pretendían que habitase el hombre de los tiempos nuevos. En ambos casos se concluye que la gasificación de la pintura significó su espiritualización y que el lugar que desde entonces ocupa el arte, así esencializado gracias

a la interferencia de los trenes, es también de orden espiritual. Este fenómeno convirtió las estaciones en templos y las viviendas privadas en espacios de ensoñación, plegaria o reposo.

Las viviendas, por imitación de los vagones, a lo largo del siglo XIX adoptaron su disposición y ornamentación interior, y viceversa. Con el fin de convertirse en los lugares de la recreación de la experiencia de placer sensorial que los viajes propiciaban, desde el arte y la técnica proliferaron los álbumes de imágenes, estampas, fotografías, mapas, recuerdos, etc., con el objetivo de consumir en el ámbito doméstico aquello que podía remitir al placer de viajar y conocer la historia de los países. Paralelamente, aquellos reclamos decorativos de los sentidos fueron borrándose hasta desaparecer; después de las excentricidades del *art nouveau*, último estertor de la frondosidad ornamental, desde la arquitectura y las artes decorativas e industriales se impusieron los interiores domésticos de superficies pulidas, sin relieves abruptos, y que quisieron equiparar con las superficies de las máquinas. Además, quisieron diseñar y construir viviendas para trabajadores acordes a las normas de economía del gesto que regían también en sus lugares de trabajo. Al diseñar la casa como una máquina para vivir, inmediatamente ésta quedó convertida en la prolongación del lugar de trabajo de su propietario. De modo que una de las consecuencias de esta opción del vagón como tipo arquitectónico fue la identificación entre el lugar del habitar y el del trabajar; y ahí la decoración, o más bien su falta, ayudaba a recrear y acentuar tal equiparación. Por lo tanto, se deduce que las experiencias estéticas individuales del propietario en su casa estaban condenadas a desaparecer, a reducirse a necesidades y experiencias regularizadas, normalizadas y previsibles. Esta fue una de las grandes tareas que se pusieron los arquitectos del Movimiento Moderno y cuyas consecuencias perduran hasta nuestros días: ofrecieron viviendas cuyas necesidades materiales estaban normalizadas; por lo tanto, desde la arquitectura, condujeron a la uniformidad y tipificación de los gustos y hábitos del hombre trabajador. Vivir en casas en serie, en ciudades dormitorio, entre funcionales y lípidos muebles y entre paredes en-

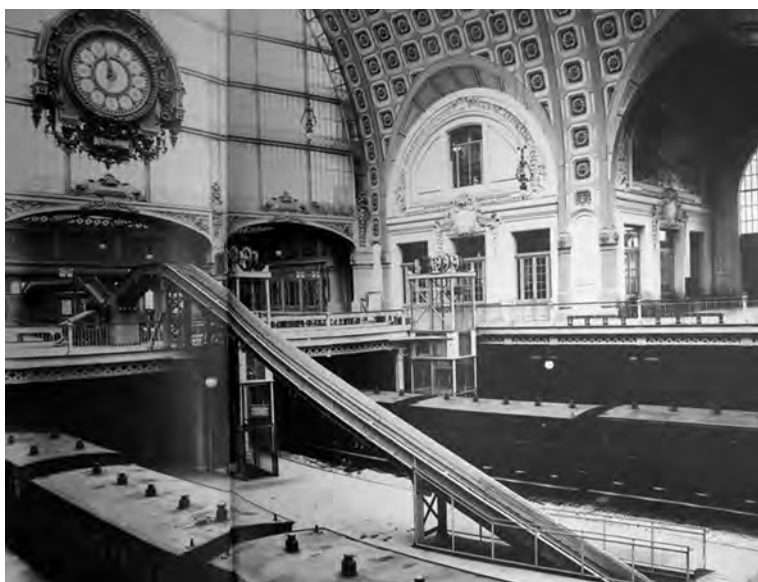
caladas fue anunciado como el lema del habitar a la moderna, y continúa siéndolo hoy.

Este proceso de higienización coincidió con la introducción de la electricidad en la vida diaria a finales del siglo XIX. Y del mismo modo que el humo interfirió en la pintura nueva, el poder de la invisible corriente eléctrica marcó la pauta de las manifestaciones artísticas, las cuales se quería que fueran la expresión de la salud recobrada y la purificación estética tras la era del carbón. La electricidad era sinónimo de orden, precisión e higiene moral y física. La vida eléctrica y mecanizada logró desbancar la imagen decimonónica del trabajo y el esfuerzo físico. Carbón y hulla blanca fue el par de contrarios en el que se sintetizan las manifestaciones artísticas y arquitectónicas aparecidas durante los cien años que abarcan esta tesis y que en ella se analizan. Y la teoría artística, la poética y la estética derivadas de los ferrocarriles se debieron al alimento que engullieron sus calderas y permitieron su movimiento y circulación.

El tren nació como la conquista moderna por excelencia de la fábrica veinticuatro horas trabajando, y además en movimiento, llamados a unir las ciudades y puntos activos y de producción del mundo. La imagen que transmitían era la de la organización del mundo atendiendo al principio del trabajo y sus lugares. Los ferrocarriles encarnaron la materialización móvil del tránsito entre dos puntos, cuya esencia son los raíles y actuaban como vectores de orden, control y vigilancia. El tren era la máquina de la unificación así como la de la homogenización, y como máquina lo fue en exceso polifacética. En este sentido, en este trabajo se ha tratado al tren como máquina de soñar, capaz de crear estados de ánimo, fabricar pintura, componer poesía, vigilar, rodar películas, tomar fotografías, crear coreografías, diseñar hogares y proyectar viviendas.

En cuanto máquinas, esta tesis no se ha ocupado exclusivamente del maquinismo como respuesta artística formal e ideológica propia de una sociedad dominada por la presencia de la máquina y la

dictadura de los procesos de producción mecánicos consecuencia de la revolución industrial. Se ha trabajado con la bibliografía pionera sobre arte, civilización moderna y máquinas, y en la que se apuntaba la incidencia de la mecanización del mundo en el ámbito del arte y sus manifestaciones. Estos trabajos son el de Lewis Mumford: *Técnica y civilización* (1934) y *Arte y Técnica* (1952); el de Pierre Francastel: *Arte y técnica en los siglos XIX y XX* (1956); Francis Klingender: *Arte y revolución industrial* (1968) y el Marc Le Bot: *Pintura y maquinismo* (1973). A éstos títulos habría que añadir el exhaustivo análisis de Sigfried Giedion – *La mecanización toma el mando* (1948)–, sobre la paralela evolución técnica y ergonómica de los medios de transporte y el mobiliario mecanizado de que se servía el hombre en su vida diaria con el fin de aumentar el confort, la economía de trabajo y el índice de la producción. Éstas investigaciones vieron la luz entre el final de la Segunda guerra mundial y la década de 1960, es decir, cuando se revisó la evolución del progreso de la ciencia y la técnica aplicados a las herramientas y medios de transporte de uso cotidiano y, cuando desde el ámbito de la historiografía del arte, se reparó en el papel que las má-



11.Estación de Orsay, París.

quinas y la herencia de la Revolución industrial habían jugado como generadoras de un vocabulario y una estética particulares en el momento histórico en que surgieron. Mucho más actual, cabe recordar también el artículo de José Díaz Cuyás «Motores y metamorfosis»⁵, en el que, centrándose en el caso del futurismo, abordaba el tema de la voluntaria transformación en las representaciones plásticas del cuerpo humano en un cuerpo a motor. En esta tesis esa metamorfosis que experimenta el hombre en su representación y en su concepción, ese fenómeno de galvanización del cuerpo humano, no se ha limitado al futurismo, sino que se inscribe dentro de los cambios de estado y transformaciones de la naturaleza de los seres y los objetos por estar expuestos al contacto de los ferrocarriles y convivir con ellos.

Si esos trabajos se referían a las máquinas en general, *The railway journey. The industrialization of time and space in the XIXth. century* (1977), de Wolfgang Schivelbush, marcó el punto de inflexión entre los estudios sobre ferrocarriles publicados hasta ese momento, en los cuales eran analizados desde una perspectiva histórica, técnica, económica o política. El libro de Schivelbusch es la primera gran referencia moderna que ha abordado las consecuencias de la irrupción de los ferrocarriles en la vida diaria del hombre, desde las reacciones físicas, psicológicas, sensoriales, así como la introducción de nuevos hábitos en cuanto usuario de un nuevo medio de transporte. Por otra parte, y respecto al tema aquí estudiado de la equiparación entre vagones y viviendas, conviene destacar el reciente trabajo de Amy G. Richter. *Home on the rails. Women, the railroad and the rise of public domesticity* (2005). En él se analiza cómo las mujeres americanas de la segunda mitad del siglo XIX, para proteger su decencia y probidad, ya fueran solteras o casadas, mantenían el mismo comportamiento y actuaban de la misma manera en los ámbitos públicos —en este caso los compartimentos de tren— como en la privacidad de sus hogares.

⁵ José Díaz Cuyás. «Motores y metamorfosis», en *Cuerpos a motor*, Las Palmas de Gran Canaria, Centro Atlántico de Arte Moderno, 1997, pp. 155-188.

Un repaso por la historiografía de la relación específica entre arte y ferrocarriles pone de manifiesto que ésta ha sido analizada mayoritariamente desde el punto de vista de la representación formal y positiva, por ser uno de los temas del siglo XIX y una de las máquinas que pusieron en marcha el maquinismo a comienzos del siglo XX. Pocas han sido las ocasiones en que se ha estudiado la presencia de factores o elementos de procedencia ferroviaria —por lo que los trenes significaban de energía y capital metamorfoseado, por crear nuevos hábitos y comportamientos entre sus usuarios, por transformar y redescubrir el paisaje que atravesaban, etc.— sobre la creación artística, las funciones del arte, su recepción o el diseño de espacios donde habitar. Entre las excepciones, en primer lugar hay que citar la exposición que en 1955 se celebró en varias galerías europeas con el título *Un siècle de chemins de fer et art*. De todas las contribuciones al catálogo, cabe destacar el revelador artículo firmado por George Chan «L'électrification et l'art abstrait», donde apuntaba a la pintura abstracta de los Delaunay y de Kandinsky como el lugar pictórico donde se hacía visible la incidencia de la electricidad y la electrificación de la vida diaria en el desarrollo de un vocabulario artístico abstracto. Después de



12. Fotografía publicada en el libro de Ozenfant. *Art*: «El hombre de hoy. El crecimiento de la velocidad. 1828-1928», 1928.

este hito, en general la historiografía se ha centrado, excepto ciertas salvedades, en la apropiación y representación por parte de los artistas de un personaje dado, como elemento característico de una época, sin incidir en ese proyecto último que debían alcanzar los trenes y para el que fueron creados: la unificación del mundo, y en consecuencia su normalización, homogenización y mecanización, y el papel del arte como medio para su representación. En cuanto a las excepciones, hay que señalar el catálogo de la exposición *Manet, Monet et la gare Saint-Lazare* (1998), que apuntó el protagonismo de la estación de tren como uno de los lugares donde se realizó la nueva pintura en el siglo XIX. Importante es la revisión crítica que del impresionismo ha llevado a cabo Richard R. Brettell en los últimos años –por ejemplo, sus artículos para los catálogos *The New Painting. Impressionism, 1874-1886* (1986) e *Impressionnisme et naissance du cinématographe* (2005)– y donde destaca su monográfico *Impressions: peindre dans l'instant* (2000). La tesis que ahí plantea es que la técnica pictórica de los impresionistas respondía a la necesidad de aprehender la realidad desde la velocidad con la que se sucedían las cosas, los cuerpos, los fenómenos atmosféricos, etc.; como si todo aquello que definía la vida moderna fuera de naturaleza efímera. Y en lo que afecta a los trenes y su representación, éstos, al ser ellos mismos movimiento y velocidad, apunta Brettell que lo que de ellos pintaron fue la huella de su tránsito, el humo que a su vez condicionaba y estructuraba las composiciones.

Una gran aportación historiográfica donde se unen ferrocarriles y arte la constituirá el trabajo, aún inédito, de Arnauld Pierre «Disques et sémaphores. Le langage du signal chez Fernand Léger»⁶, donde ha analizado la apropiación por parte de los artistas del vocabulario específicamente ferroviario al comprobar su carácter de código universal abstracto, tal y como en esta tesis también se ha

⁶ Este trabajo fue presentado dentro de la jornada de estudio *Le Cubisme: nouvelles approches*, que tuvo lugar el 5 de abril de 2006 en La Maison des langues et des cultures de la Universidad Pierre Mendès-France de Grenoble y organizada por el Departamento de Historia del Arte de dicha Universidad en colaboración con el Museo de Grenoble y el CRHIPA. El texto se publicará en los *Cahiers du Musée d'Art Moderne* en el año 2007.

estudiado en ese caso específico y en otros artistas. Un asunto que se hecha en falta en la historiografía de la pintura moderna es el que afecta al tema del humo y su representación plástica. Trabajos sobre los trenes en cuanto signo de modernidad y que teñían de moderno todo aquello donde aparecieran, como es el libro de Alessia Ferrarini: *Forme e icone del moderno. La stazione e i tren nell'immaginario collettivo* (1999), han pasado por alto la cuestión del humo en tanto que prueba que delataba el deseo de los artistas de realizar obras acordes a su tiempo y donde el humo se convertía en la sinécdoque del tren aludido pero no figurado.

Como ya se ha adelantado, otro ámbito en el que de manera indiscutible ha incidido el tren ha sido en la literatura: como tema, como género, por dar pie a bibliotecas específicas de estaciones, por



13. Adolf Loos en su casa fumando narguile.

condicionar el ritmo de escritura y también el de lectura, etc. En esta tesis se ha reconocido tal repercusión y el caso de aquella literatura específica para ser leída en los trenes, durante los viajes. Los asuntos en que se ocupó fueron tan diversos como lo que cabía esperar de los propios viajes: humor, crímenes y robos, encuentros amorosos, viajes y descripciones de lugares, etc. La historiografía a este respecto ha sido muy minuciosa en sus recensiones y menciones. En el campo de la literatura francesa destaca el pionero y ya clásico estudio de Marc Baroli *Le train dans la littérature française* (1963) y el de Jacques Noray: *Le romancier et la machine au XIX^e siècle* (1981). A éstos se añaden los más recientes trabajos de Remo Ceserani *Tren di carta. L'immaginario in ferrovia. L'irruzione del treno nella letteratura moderna* (2002) y la *Petite anthologie de la poésie ferroviaire* (2004), realizada por Jean-Paul Caracalla.

De manera que los trenes atravesaron y perforaron no sólo valles y montañas, sino que también cruzaron por cuadros, iglesias, casas y villas; poemas, novelas y canciones. La tesis con la que se concluye esta investigación es que el humo de las locomotoras de vapor primero y los postes telegráficos después sirvieron de alimento del arte a lo largo de más de cien años. Y se considera que una de las consecuencias de la intromisión de los ferrocarriles en el ámbito artístico fue la perversión, la modificación y el sacrificio de la capacidad que el arte posee para despertar los placeres sensoriales en el hombre, el cual, en ese lapso de tiempo, es aprehendido como trabajador, viajero y consumidor. Así pues, el consejo que Paul Morand lanzó en su *Eloge de la vitesse* (1929), no se observó completamente, porque si bien se ha comprobado que el hombre aprendió a amar la velocidad —esa maravillosa conquista moderna—, no siempre verificó sus frenos⁷, lo que alentó un exceso de velocidad, que se tradujo en operaciones de aligeramiento, economía, estandarización y abstracción de los procesos artísticos.

⁷ La cita de Paul Morand es la siguiente: «Aimons la vitesse qui est le merveilleux moderne mais vérifions toujours nos freins».

I. Misiones, vanguardia y ferrocarriles

1. La doctrina de Saint-Simon y el sansimonismo.

No pocas son las personas que al escribir sobre Claude-Henri de Rouvroy (1760-1824), conde de Saint-Simon, han recordado la anécdota de que cada mañana el criado encargado de despertarle le decía: «Señor conde, recuerde que tiene grandes cosas que hacer». De este modo presentaban a un hombre en la convicción de su iluminismo misional. Desde su adolescencia y hasta su muerte siempre actuó llevado por esta creencia mesiánica y anunció su ideología política, social y económica como una nueva religión adecuada a los nuevos tiempos que él había visto nacer y configurarse en el cambio del siglo XVIII al XIX. La suya era una religión que partía de presupuestos cristianos de amor y respeto fraternal, unidos al principio de defensa del progreso técnico como camino óptimo de liberación, y acabó convirtiéndose en uno de los modelos organizativos del nuevo orden mundial basado en el trabajo, en el hombre y en la industria. Él mismo la denominó la religión de los industriales. Para demostrar su necesidad escribió, entre su prolífera producción, el *Catéchisme des industriels* (1823) y, ya al final de su vida, *Nouveau Christianisme* (1824). Fue en esta última obra donde definió en qué consistía dicha religión y expuso el nuevo orden social que ella traería:

«El nuevo cristianismo se compondrá de partes equiparables a aquellas que componen hoy las diferentes asociaciones heréticas que existen en Europa y en América... El nuevo cristianismo tendrá su moral, su culto y su dogma; tendrá su clero, y su clero tendrá sus jefes. Pero a pesar de esta similitud de organización, el nuevo cristianismo estará purgado de todas las herejías actuales... En el nuevo cristianismo toda moral se deducirá de este principio: *Los hombres deben comportarse como hermanos entre ellos*... Este principio regenerado estará presente de la siguiente manera: *La religión debe dirigir la sociedad hacia el gran objetivo de la mejora lo más rápidamente posible del destino de la clase más pobre*. Aquellos que deben fundar el nuevo cristianismo y

erigirse jefes de la nueva iglesia son los hombres más capacitados para contribuir por sus obras al aumento del bienestar de la clase más pobre»¹.

El carácter particular de esta religión se puso de manifiesto en la procedencia misma de sus miembros, los cuales mayoritariamente eran alumnos de la Escuela Politécnica. De modo que fueron ingenieros y matemáticos los que marcaron las nuevas pautas científicas, sociales y artísticas del orden de las cosas en el mundo industrial. Walter Benjamin se encargó de recordarlo en su arqueológica y personal visión del siglo XIX cuando, al ocuparse de Saint-Simon y los ferrocarriles en su libro de los pasajes, recuperó el testimonio de G. Pinet, de 1887. Éste había señalado la misión a la que estaban llamados los alumnos de dicha escuela y el papel jugado por el conde al inocular en los politécnicos la idea de tomar el testigo de los grandes hombres y convertirse ellos en los protagonistas de la historia². Grandes cabezas y lúcidos intelectos salidos de la Politécnica conformaron uno de los tres pilares encargados de dirigir la sociedad en esa nueva etapa que, a la vista del conde de Saint-Simon, acababa de iniciarse. Inversores económicos y artistas fueron los otros dos sostenes con los que contaba para difundir la buena nueva socio-industrial que prometía la religión sansimoniana.

Como doctrina, por sus contenidos y sus fines, el lenguaje de Saint-Simon y el de sus discípulos se tiñó de la terminología propia

¹ Henri de Saint-Simon. *Nouveau christianisme*, París, Aubry, 1943 [1824], pp. 25-26: «Le nouveau christianisme se composera de parties à peu près semblables à celles qui composent aujourd'hui les diverses associations hérétiques qui existent en Europe et en Amérique... Le nouveau christianisme aura sa morale, son culte et son dogme; il aura son clergé, et son clergé aura ses chefs. Mais, malgré cette similitude d'organisation, le nouveau christianisme se trouvera purgé de toutes les hérésies actuelles... Dans le nouveau christianisme, toute la morale sera déduite directement de ce principe: *Les hommes doivent se conduire en frères à l'égard les uns des autres*; ... Ce principe régénéré sera présenté de la manière suivante: *La religion doit diriger la société vers le grand but de l'amélioration la plus rapide possible du sort de la classe la plus pauvre*. Ceux qui doivent fonder le nouveau christianisme et se constituer chefs de la nouvelle église, ce sont les hommes les plus capables de contribuer par leurs travaux à l'accroissement du bien-être de la classe la plus pauvre».

² Walter Benjamin. *Paris, capital du XIX^e siècle*, París, CERF, 2000, p. 607.

de una religión: configuraron una división jerárquica de hermanos, padres, mesías y profetas; aludían a retiros, misiones y éxodos; y diseñaron la difusión de sus doctrina a través de cartas, apostolados y labores de evangelización más allá de Francia. Una señal que permite pensar en ese carácter doctrinario del sansimonismo es el tipo de discurso y la importancia concedida a la retórica en todos sus escritos; los lemas y los principios rectores de esa nueva religión se repetían incansablemente como estribillos y muletillas en todos sus escritos.

El *Nouveau Christianisme* (1824), testamento de Saint-Simon, fue actualizado por sus discípulos y apareció bajo el título de *Exposition de la doctrine de Saint-Simon* (1828-1829). Así fue como marcaron el comienzo de su insistente actividad y pusieron de manifiesto una sólida organización como grupo. Bajo la dirección de Émile Bazard y Prospère Enfantin reinterpretaron y consolidaron las líneas canónicas de la doctrina al tiempo que se sumaban nuevos nombres a la causa: Carnot, d'Eichtal, Charles Duveyrier, Fournel y Olinde Rodrigues³. Fue en ese momento cuando el término doctrina cobró todo su sentido ideológico y resumió la ambiciosa tarea que se impusieron los miembros de esta nueva religión cuyo principal mandamiento, tomado del propio Saint-Simon, rezaba así: «Todas las instituciones sociales han de tener como objetivo la mejora de la condición moral, física e intelectual de la clase la más numerosa y la más pobre», que era la de los trabajadores. Los discípulos lo convirtieron en el lema con el que se abrieron todos los números de su primer periódico, *Le Producteur* (1825-1829).

Fue tras la muerte del conde cuando se puso en marcha la ejecución práctica de la doctrina y se establecieron los cauces para su efectiva implantación universal. Este era el convencimiento de los propios discípulos, tal y como se extrae del mensaje de Émile Barrault: «Esto es lo que pretendo haceos comprender hoy: mostrar que todas las circunstancias *verdaderamente importantes* de la vida de Saint-

³ Antoine Picon. *Les saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, París, Belin, 2002, p. 59.

Simon habían sido una preparación, los pasos hacia el NUEVO CRISTIANISMO y hacia los posteriores trabajos de sus discípulos, con el objetivo de establecer la ASOCIACIÓN UNIVERSAL»⁴. Saint-Simon fue el mesías y tránsito previo a la irradiación de la doctrina por parte de sus discípulos. Barthélemy Prospère Enfantin se hizo cargo de la dirección y quedó bautizado como Padre, fundaron diversos periódicos como medio idóneo de difusión y organizaron reuniones públicas dominicales entre otras actividades. Habían heredado la idea misional de Saint-Simon y tenían plena conciencia de ser miembros de una religión, por lo tanto se entregaron incansablemente a tareas de proselitismo. La naturaleza y el fin último de esa doctrina —el progreso económico e industrial entendido como medio de conquista de la libertad individual y social del hombre— exigían una infraestructura de comunicación óptima y eficaz a nivel mundial. De modo que los sansimonianos asumieron como una necesidad para el cumplimiento de su misión apostólica la cuestión de los ferrocarriles. Los consideraron como modelo de planificación y eficacia operativa; los sacralizaron y los convirtieron en herramienta evangelizadora a lo largo y ancho del planeta.

El éxito de la implantación del ferrocarril se vio favorecido por haber sido presentado como hilo, fuerza y aglutinante de una religión. En este sentido se ha señalado que el término ferrocarril comparte con el de religión la etimología de *reliigare*: acción de unir mediante un vínculo sagrado. De manera que esta nueva religión y su nueva divinidad —la locomotora— diseñaron la nueva cartografía de su dogma. Con esos nuevos mapas estos misioneros y apóstoles del sansimonismo se lanzaron hacia territorios vírgenes donde encontraron a gente deseosa de conocer la doctrina y a fervientes con-

⁴ Émile Barrault. *Doctrine de Saint-Simon: Exposition, première année, 1828-1829*, París, s.n. 1831 (3^{ème}. ed. rev. et augm.), p. 71: «Voilà ce que je me suis efforcé de vous faire comprendre aujourd'hui, en vous montrant comment toutes les circonstances *vraiment importantes* de la vie de Saint-Simon avaient été une préparation, un acheminement au NOUVEAU CHRISTIANISME et aux travaux ultérieurs de ses disciples, pour l'établissement de l'ASSOCIATION UNIVERSELLE».

vertidos sedientos de más prédicas⁵. Si el ferrocarril trasladaba sus mensajes a cualquier punto del planeta, la cartografía comenzó entonces a entenderse también como la representación de los vectores de esa fuerza religiosa: la representación abstracta del paso del vapor expulsado por los trenes al circular y la reducción gráfica del planeta.

François Fichet-Poitrey, que se ha ocupado del sansimonismo en cuanto religión, ha señalado que la transformación de la doctrina en religión, con el fin de convertirla en un instrumento políticamente más operativo, respondía a una deliberada estrategia de actuación y cumplimiento de objetivos⁶. Este término resultaba completamente adecuado a la realidad y a las intenciones de los discípulos de Saint-Simon ya que esa labor de adoctrinamiento y evangelización que habían asumido el Père Prospère Enfantin, Saint-Amand Bazard, Émile Barrault, Olinde Rodrigues, Michel Chevalier y Gustave d'Eichthal entre otros, sobrepasaba los límites de lo religioso y se extendía al de

⁵ Esto es lo que se deduce de las cartas y comentarios personales, así como del envío de dinero en razón de cuota de suscripción y colaboración en esa misión, que neófitos sansimonianos enviaron al periódico *Le Globe*. Las cartas se recopilaron y fueron publicadas bajo el título de *Religion Saint-Simonienne. Correspondance. Articles extraits du Globe*, París, Au Bureau du Globe, 1831. Por otra parte, la importancia que el propio Isaac Pereire —encargado de dicha correspondencia— concede al intercambio epistolar como a la difusión gratuita del periódico entre los adeptos al sansimonismo se ilustra con estas palabras suyas: «La publication du *Globe* n'est pas une spéculation, c'est une oeuvre d'apostolat.... Nous avons donc besoin d'être unis à nos lecteurs autrement que par un lien mystique ou par un lien purement mercantile. Ce sont les hommes que nous cherchons; il fallait nous faire connaître d'eux et tâcher de les connaître, afin d'établir entre nous et eux des rapports de plus en plus intimes, de plus en plus religieux. La correspondance devenait donc un corollaire indispensable de l'enseignement qui se propage par *Le Globe* et qui a nécessairement un caractère de généralité». Jean Reynaud escribía en esos mismos años: «Il n'était une ville importante qui n'eût été traversée par quelqu'une de ses nombreuses missions qui avaient sillonné la France; les esprits avaient été tirés du cercle habituel de la politique routinière, et l'intérêt des hautes questions de l'humanité avaient été réveillés chez le plus grand nombre; *Le Globe*, distribué à quatre mille exemplaires, avait porté ses formules jusque dans les villages, et ne trouvait plus d'enseignements nouveaux ... La propagation saint-simonienne avait réussi au-delà de toute espérance, et son empreinte sur l'opinion publique était désormais ineffable», cit. en *De la société Saint-simonienne et des causes qui ont amené sa dissolution*, París, Au Bureau de la Revue Encyclopédique, 1832, p. 27.

⁶ François Fichet-Poitrey. *L'idée de la religion chez Saint-Simon. Religion et laïcité*, París, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Les travaux d'Proudhon, 1990, p. 41.

lo militar. Fue precisamente en la conjunción de lo militar con lo religioso donde el arte y los artistas fueron llamados para esa tarea de proselitismo, pues encontraron en el arte el vehículo perfecto, como los propios ferrocarriles, para extender y difundir la doctrina sansimoniana. Con la llamada a los artistas y la defensa de los trenes lograron tecnificar la religión, sacralizar la industria y estetizar los trenes. El arte estaba llamado a lograr la convivencia pacífica del hombre con los trenes; y la misión del artista según el sansimonismo era dulcificar y domesticar —entendiendo por este término aquello que se convierte en algo de uso corriente y diario que entra en los hogares y en la vida de cada uno— tanto los vehículos que difunden y transportan la doctrina —los ferrocarriles— como la doctrina en sí misma. El arte, en cuanto instrumento de conquista y de pacificación, debía configurar un nuevo lenguaje universal con el que eliminar los obstáculos que impidieran el progreso fluido de la técnica, del conocimiento y del dinero. Desde los sansimonianos y a lo largo de más de un siglo fue ésta la tarea que asumió el arte, de ahí que los artistas con clara vocación misional ocuparan desde entonces las posiciones de vanguardia dentro del ejército artístico.

El hecho de acudir a la nomenclatura militar en gran parte se debe a que los discípulos, como ya antes también el propio Saint-Simon, constataron la pervivencia de la mentalidad organizativa militar de los recientes tiempos napoleónicos en la sociedad francesa de comienzos del siglo XIX. Comprobaron en el ejército el modelo de organización, de jerarquía y eficacia que ellos pretendían aplicar al nuevo orden social industrial. Y del mismo modo que los soldados estaban adiestrados para la obediencia y la lucha, así lo estaría la sociedad para el orden, el trabajo y la producción⁷. La alusión a Napoleón como bisagra entre un viejo y un nuevo tiempo histórico debió ser un recurso de autoridad común en las primeras décadas del siglo y no tanto un caso aislado en la pluma de los sansimonianos. En este sentido, Michelet escribió en su *Histoire du XIX^e. siècle*: «Bonaparte había muerto.

⁷ Philippe Régnier. «Le saint-simonisme : approches nouvelles et actuelles», *TDC* (Textes y Documents pour la Classe), num. 855, 1er. mai 2003, s.p.

Del siglo de hierro había nacido el siglo de la plata, por los préstamos que se hicieron para los mismos ejércitos, en plena paz y para cualquier cosa... Un judío inteligente, Olinde Rodrigues, en nombre de Saint-Simon, escribió el evangelio de esta nueva religión»⁸.

Una vez adoptado el modelo organizativo militar, y para atribuirse un mayor poder de convicción y credibilidad como hermandad religiosa, se dotaron de un uniforme característico que los distinguiera como miembros y guías de la nueva organización fraternal universal⁹. Numerosas son las menciones a las blusas azules, los chalecos y pantalones blancos, los gorros y el pañuelo rojo al cuello que el propio Enfantin diseñó como indumentaria para los sansimonianos. La particularidad de esas blusas era que se abotonaban por la espalda, de manera que para vestirse requerían siempre la asistencia y ayuda de otro hermano. Así, el traje mismo era una prueba de la fraternidad, igualdad y universalidad que pretendía la religión sansimoniana. Pero no se trataba sólo de un distintivo externo, sino que la vestimenta traducía una manera de pensar. Numerosos fueron los tratados de moda que aparecieron a lo largo de las décadas centrales del siglo XIX, y si cabe destacar alguno por sus pertinentes anotaciones es el que en 1867 escribió Charles Blanc: *L'art dans la paure et dans le vêtement*. Blanc, al ocuparse del traje, mencionó a los sansimonianos y a su específico atuendo precisamente como ejemplo de que la vestimenta era el reflejo del espíritu de su portador, pues consideraba el vestido del hombre como el traje mismo de sus pensamientos:

«[Los trajes] En el caso de los hombres, deben obedecer al deseo de dar a conocer a simple vista sus cos-

⁸ Cit. François Fichet-Poitrey. *L'idée de la religion chez Saint-Simon. Religion et laïcité*, cit., p. 40: «Bonaparte était mort. Et du siècle de fer était né le siècle d'argent, par les emprunts qu'on fit pour les armées même, en pleine paix et pour toute chose... Un juif intelligent, Olinde Rodrigues, au nom de Saint-Simon, écrivit l'évangile de cette nouvelle religion».

⁹ Para ilustrar la idea del uniforme sansimoniano en la Biblioteca Nacional de Francia se conserva un dibujo de cinco hombres, en pie, con traje sansimoniano titulada «Les moines de Ménilmontant», donde se muestra una reunión de sansimonianos, todos vestidos con las chaquetas azules, el pantalón blanco y el pañuelo rojo al cuello.

tumbres y su pensamiento, sus ocupaciones, su carácter... Ahora, a aquellos que toman estas cuestiones como cosas triviales, les diremos, insistiremos en que el traje del hombre es también el vestido de sus ideas. La prueba de esto es que para lograr un cambio estético en el vestido, no hace falta más que un cambio profundo en las ideas religiosas o morales. En el momento en que los sansimonianos quisieron y creyeron fundar una nueva religión, se vistieron con un traje nuevo. Su uniforme, diseñado por Edouard Talabot, era tan elegante como sencillo...»¹⁰.

Los sansimonianos también quisieron participar en el establecimiento de los criterios desde los que escribir la historia, lo que fue un lugar común del pensamiento científico positivista de comienzos del siglo XIX. En ese momento, que todos los pensadores entendieron como una nueva época, surgieron numerosos Herodotos modernos en busca de los orígenes del hombre y su historia. En opinión de Patrick Tacussel la concepción de la historia que diseñaron los sansimonianos se sustentaba en la idea de progreso que se tenía a comienzos del siglo XIX. Entonces el progreso era entendido como un texto sagrado que contaba la historia de la humanidad, o la odisea del pueblo, por la conquista de su destino¹¹. Según el científico y divulgador Albert Cochon de Lapparent¹² la «edad de hierro» —denominando de esta manera al siglo XIX, puesto que el hierro fue una de las materias primas que posibilitaron la revolución industrial— era considerada por los arqueólogos del XIX como la última fase del desarro-

¹⁰ Charles Blanc. *L'art dans la paure et dans le vêtement*, París, Librairie Renouard, s.d., pp. 115-116: «[Les vêtements] Chez l'homme, doivent être subordonnées au désir de faire connaître à première vue les habitudes de sa personne et de sa pensée, ses fonctions dans la vie, son caractère... Et maintenant, à ceux qui regardent des pareilles questions comme futiles, nous dirons, nous insisterons à dire que l'habit de l'homme est aussi le vêtement de ses pensées. La preuve en est que pour opérer un changement esthétique dans le costume, il ne faut rien moins qu'un changement profond dans les idées religieuses ou morales. À l'époque où les saint-simoniens voulaient et croyaient fonder une religion nouvelle, on les vit revêtir un costume nouveau... Leur uniforme, dessiné par Edouard Talabot, était aussi élégant que simple...».

¹¹ Patrick Tacussel. *Mythologie des formes sociales. Balzac et les saint-simoniens ou Le destin de la modernité*, París, Meridiens Klincksieck, 1995, p. 181.

¹² Albert Cochon de Lapparent. *Le siècle du fer*, París, F. Savy, 1890, p. III.

llo de la civilización material. Para los sansimonianos, dicha edad había significado el punto de partida de una sociedad encaminada hacia el progreso con la ayuda de la industria y el capital, noción no muy alejada de la idea de una sociedad de la producción donde lo que primaba era la materia. De manera que toda esa letanía de nombres y períodos —Bonaparte, edad de hierro, edad de plata, edad de oro, etc. —, que tan sintéticamente señaló Michelet, para los sansimonianos era el esqueleto mismo de la historia; y ahí los ferrocarriles y los artistas fueron llamados para escribirla, para otorgarle los órganos vitales, los músculos, el sistema nervioso y la carne que la cubriese. La elocuente ilustración de esta propuesta se encuentra en las palabras con las que Enfantin, ya al final de sus días, quiso resumir la misión sansimoniana: «Hemos apresado el globo con nuestras redes de hierro, de plata, de oro, de vapor y de electricidad»¹³. El vapor lo vieron manifestarse en las locomotoras y la electricidad la presentían como el último estadio de su misión de unión fraternal de todos pueblos a través de la industria.

Para llevar a cabo la tarea de poblar el globo con industrias y fábricas y para que el tren fundara ciudades a su paso, se requería una fuerte inversión económica que asegurara la creación de una gran red de comunicación ferroviaria a escala internacional e intercontinental. Entonces sería en ese momento, utilizando la periodicidad histórica sansimoniana, cuando se alcanzaría la edad de plata —que sería también la del dinero, jugando con la traducción del término francés *argent*—, esto es, el momento en el que se pondría en circulación el capital necesario para financiar y mantener viva la red de distribución de mercancías que debían asegurar el mantenimiento de ese nuevo orden industrial. Además, los sansimonianos desempeñaron un papel relevante en la creación de la banca moderna, la aparición del crédito, las acciones y propiedades y el papel moneda.

¹³ cit. Antoine Picon. *Les Saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, cit., p. 244: «Nous avons enlacé le globe de nos réseaux de fer, d'argent, d'or, de vapeur et d'électricité».

El proyecto sansimoniano como religión y como propuesta de ordenamiento mundial ha sido recientemente revisado por Philippe Régnier y lo ha analizado integrándolo dentro de la corriente de ideologías y movimientos utópicos de impronta socialista que, con distintos planteamientos y concepciones del hombre y del mundo, surgieron a comienzos del siglo XIX tanto en Francia como en el resto de Europa. En este sentido, precisamente Régnier cuestiona el carácter utópico del sansimonismo y lo rechaza al considerar que fue un movimiento real con resultados fehacientes que nunca obvió las inquietudes o los problemas de su tiempo¹⁴. Saint-Simon previó, recuerda Régnier, que el futuro debía construirse desde la industria, con la materia, y por lo tanto debía asegurarse la continua movilidad de la misma. Dejó a un lado la ciencia y sus presupuestos teóricos y apostó por el lado práctico: las obras públicas e infraestructuras de comunicación, con el objeto de favorecer y garantizar los canales de la circulación. Para Saint-Simon desear el futuro era apostar por la industria, lo cual requería una acción conjunta de técnica y capital. Fueron sus discípulos los que ejemplificaron la doctrina del conde y



1. Punch. The railway juggernaut of 1845.

¹⁴ Philippe Régnier. «Le saint-simonisme : approches nouvelles et actuelles», cit., s.p.

Michel Chevalier, a este respecto, consideró las vías férreas como la prolongación natural de la red de establecimientos bancarios¹⁵. Pretensiones como ésta confirmaban que el sansimonismo, como religión de progreso, asumió la tarea de organizar el mundo mediante la unión de todos los centros de producción gracias a los medios de transporte y la banca, e interpretaban que el capital financiero no debía ser contemplado como un ente estático, sino como «la corriente que irriga y vivifica la sociedad del mismo modo que lo hace la circulación sanguínea en el cuerpo humano»¹⁶. Así, bancos y ferrocarriles se erigieron en los dos índices más importantes para certificar el grado de modernización de un país. El sansimoniano Émile Barrault en su análisis *Les Chemins de fer en Espagne* dio cuenta de ello: «Una era industrial comienza para España: el crédito se organiza y el vapor se propaga»¹⁷. No podía afirmarse con mayor claridad que con la circulación y distribución el humo se convertía en la imagen del estar haciéndose, de la fabricación, la producción y la transformación del capital en mercancía.

«Entregad a Saint-Simon, entregad a aquel que funda la fortaleza moral del dinero una parte de vuestro dinero, a modo de donación o préstamo, según vuestra fuerza y vuestro amor. Yo lo recibiré con alegría y daré cuenta de ello con honor... Banqueros, capitalistas, propietarios, vosotros que tenéis en vuestras manos los instrumentos del trabajo, interesaos en mi proyecto puesto que os será útil: vosotros deseáis el alza del valor de vuestras propiedades, de vuestros fondos públicos y sabéis cuál es su condición. “La paz interior”, repetís continuamente, y tenéis razón»¹⁸.

¹⁵ Antoine Picon. *Les saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, cit., p. 236.

¹⁶ Antoine Picon. *Les saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, cit., p. 214: «Un ensemble de flux qui irriguent et vivifient la société sur le modèle de la circulation sanguine».

¹⁷ Émile Barrault. *Les chemins de fer en Espagne*, París, H. Plon, 1858, p. 1: «Une ère industrielle recommence pour l'Espagne; le crédit s'y organise, la vapeur s'y propage».

¹⁸ Olinde Rodrigues. *Religion Saint-Simonienne. Appel*, París, Au Bureau du Globe, 1831, pp. 7- 8: «Apportez à Saint-Simon, apportez à celui qui fonde la puissance morale de l'argent, une part quelconque de votre argent, à titre de don ou prêt,

La entrada de capital privado en obras de la envergadura de las ferroviarias era la solución para asegurar su realización: cada individuo era instado a participar según sus posibilidades en la producción de la base material que debía conducir a su propio progreso económico, moral y físico. Se fundaron sociedades financieras y de crédito para organizar el capital destinado a las infraestructuras ferroviarias. Tanto las primeras compañías ferroviarias como estas entidades bancarias fueron impulsadas, avaladas y dirigidas por importantes miembros y simpatizantes del sansimonismo. El propósito de tales empresas bancarias era que todo lo que ayudara a constituir ese sistema de circulación universal perseguido redundara positivamente en el progreso moral y material de la clase trabajadora, la de los productores. Movidos por la idea de convertir el mundo en una gran fábrica, los sansimonianos crearon las sociedades de crédito basadas conjuntamente en la inversión, la confianza, los préstamos y los ferrocarriles. Ahí el dinero invisible se metamorfoseaba en recibos y títulos bursátiles de propiedad. Una de estas primeras sociedades fue *Le Crédit Mobilier* (1852), fundado por los hermanos Isaac y Émile Pereire, y en el que también participaron Gustave d'Eichthal y Olinde Rodrigues, para poder sostener las inversiones y el mantenimiento tanto de su propia compañía ferroviaria, la Paris-Midi, como para hacer frente a su participación en otras extranjeras, como la española Caminos de Hierro del Norte de España. *Le Crédit Foncier* (1852), se constituyó a partir de los estatutos redactados por el propio Infantin. *Le Crédit Mutuel* (1853) contó con la participación de los Pereire y *Le Crédit Industriel et Commercial* (1859) con la de Arlès-Dufour. *Le Crédit Lyonnais* (1863) estaba respaldado por la participación de nuevo de Arlès-Dufour además de Infantin, Paulin Talabot et Michel Chevalier. Paulin Talabot repetía como principal socio en *La Société Générale*

selon votre force et votre amour. Je recevrai avec joie, et je rendrai compte de tout avec honneur... Banquiers, capitalistes, propriétaires, vous tous qui tenez en vos mains les instruments du travail, intéressez-vous tous dans mon entreprise, car elle vous est utile: vous désirez la hausse de vos propriétés, de vos fonds publics, et vous savez bien quelle en est la condition. «La paix intérieur», dites vous sans cesse: et vous avez raison».

(1864) y también fue uno de los máximos directivos de la compañía Paris-Lyon-Méditerranée. Tras esta enumeración de nombres y sociedades Antoine Picon llegó a la conclusión de que los sansimonianos establecieron los circuitos del capital¹⁹ y se aseguraron los cimientos de esa edad de plata con el objetivo de encaminarse por vías seguras hacia un porvenir dorado. La edad de hierro vio nacer las locomotoras y las vías por las que circulaban los trenes; y los *chemins de fer* se aristocratizaron en *chemins d'argent*, y con ellos la equiparación entre dinero y locomotoras resultaba ya incuestionable.

El propio Picon señalaba que la pasión de banqueros, ingenieros y emprendedores por las infraestructuras ferroviarias constituyó en los años centrales del siglo XIX una de las expresiones más frecuentes del culto al progreso²⁰. De manera que el ferrocarril era la flecha y los bancos el centro de la diana, tal y como humorística y sarcásticamente lo comprendió y expuso Cham en su viñeta sobre los nuevos inversores bursátiles. La incipiente burguesía adinerada, para confirmar su recién adquirido estatus social, se convertía ciegamente en los nuevos adoradores de los ferrocarriles, que ofrecían sus sacas de dinero o corrían excitados a la bolsa para invertir sus ahorros. Con esta caricatura Cham identificaba humorística, siniestra y certamente la religión de los trenes con la religión del capital. Y, no en balde, el propio Julio Verne, en *Paris au XX^e. siècle* (1863), calificó a la Bolsa como catedral de su época y templo de los templos.

Este fenómeno de poder intercambiar el valor de los productos derivó en una progresiva indiferencia sentimental y de posesión sobre las cosas mismas, ya que toda mercancía resultaba potencialmente reemplazable, intercambiable, calculable y mensurable. Se inauguraba así el reino de la estadística, de los precios, del orden y la medida. Fue la aparición del dinero como papel-moneda, lo que paradójicamente significaba su desaparición, lo que trastrocó el valor que el hombre había concedido a las cosas hasta ese momento. La

¹⁹ Antoine Picon. *Les saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, cit., p. 300.

²⁰ Antoine Picon. *Les Saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, cit., p. 171.

gente, aturdida por esa fiebre de progreso y modernización se entusiasmaba con la sola idea de poder participar en la conquista del progreso y en la «ferrocalización» del continente. De ahí que lo que realmente sorprenda de la caricatura de Cham de la nueva burguesía adinerada haciendo cola ante el edificio de la Bolsa o arrodillada ante una locomotora sea la escenificación de la total sumisión y entrega a lo nuevo. Ese comportamiento monomaniaco y «modernólatra» con el dinero y las acciones en papel moneda eran la señal de dos síntomas de modernidad que surgieron a la par: la clase burguesa y el ferrocarril.

Tras las edades de hierro y la de plata, obligado era que llegara la de oro. «La edad de oro del género humano no se encuentra detrás de nosotros; está por llegar, está en la perfección del orden social»²¹, vaticinó el propio Saint-Simon; lo cual exigía el continuo avance y movimiento de las máquinas locomotoras pues ellas debían conducir a ese paraíso dorado. Que Saint-Simon recurriera a la mitología antigua para imaginar una edad de oro, se le antojó a Philippe Régnier como una maniobra retórica con la que asegurar que ese paraíso terrestre no estaba perdido, sino que por el trabajo debía conquistarse²².

Esta secuencia de edades y de metales lleva a pensar que los propios sansimonianos organizaron su propia teogonía en función de su idea de la historia y así establecieron la genealogía de los dioses del paganismo industrial y de la nueva religión por ellos creada y difundida. «El ferrocarril es una invención moderna», reiteró Michel Chevalier en sus escritos²³; por lo tanto creyeron conveniente y nece-

²¹ «Vers l'âge d'or», en *Réorganisation de la société européenne ou de la nécessité et des moyens de rassembler les peuples de l'Europe en un seul corps politique en conservant à chacun son indépendance nationale* (1814), en Henri de Saint-Simon. *L'œuvre d'Henri de Saint-Simon: textes choisis*, París, Presses Universitaires de France, 1925, p. 109: «L'âge d'or du genre humaine n'est point derrière nous, il est au-devant, il est dans la perfection de l'ordre social».

²² Philippe Régnier. «Les Saint-Simoniens, le Prêtre et l'Artiste», *Romantisme*, num. 67, 1990, p. 32.

²³ Michel Chevalier. «Chemins de Fer», en *Dictionnaire de l'économie politique* (contenant l'exposition des principes de la science) L'opinion des écrivains qu'ont le plus contribué à sa fondation et à ses progrès. La bibliographie générale de l'économie

sario establecer los orígenes y la parentela de tal modernidad. Para sus contemporáneos y adeptos había la misma distancia de la *Teogonía* al *Escudo de Heracles* de Hesiodo que entre esa edad de hierro sansimoniana y el advenimiento de los cuerpos invulnerables de los soldados de la Primera Guerra Mundial, cuya fuerza procedía del convencimiento de que sus músculos eran de acero. Si entendieron que las redes ferroviarias se implantaban gracias al hierro, la plata y el oro, los artistas —en tanto que vanguardia y montados siempre en las locomotoras a la cabeza de la sociedad— empezaron a cubrirse con escudos bellamente labrados. En consecuencia, desde el ámbito artístico se inició todo un mágico proceso de galvanoplastia y metamorfosis metálica del hombre. La corriente eléctrica necesaria para que se produjera la galvanización era aquel último elemento de la enumeración de materiales y procedimientos que estableció Enfantin al dar cuentas de cómo el sansimonismo había tomado posesión del planeta: plata, oro, vapor y electricidad. Al escribir la historia siguiendo el modelo épico hesiódico-homérico, los sansimonianos actuaron no ya sólo como apóstoles de su propia religión, sino como profetas de los tiempos venideros. Entre 1845-1850 Enfantin preconizaba la galvanización de los cuerpos, esa cobertura brillante y homogénea que concede el metal y que él había comprobado en los cuerpos de las locomotoras. Precisamente por esa apariencia metálica, contemporáneamente Théophile Gautier apelaba al arte, y en particular a la moda, a la vestimenta y a las capacidades sensoriales de los ricos tejidos, para cubrir la osamenta de hierro de los cuerpos industriales al tiempo que alertaba de la siniestra progresiva pérdida de carne en favor de una asepsia sensorial, que era hacia donde podía conducir la ideología sansimoniana en sus más extremas interpretaciones:

«Luego, las nuevas necesidades surgidas por la civilización han dado lugar a un montón de objetos nuevos y de formas imprevistas que el arte no ha tenido

politique par noms d'auteurs et par ordre de matières. Avec des notices biographiques et une appréciation raisonnée des principaux ouvrages. Publié sous la direction de MM. Ch. Coquelin et Guillaumin. Tome premier A-I, Paris, Librairie de Guillaumin et Cie., 1852, p. 337.

tiempo de idealizar... Suponed hombres despellejados que se pasearan ensangrentados por las calles, con sus arterias negras y sus venas azules, sus carnes rojas, su plexo de nervios y sus músculos estremecidos; nada sería más horrible. Por lo tanto, la civilización, desde el punto de vista plástico, ofrece exactamente el *mismo espectáculo*: los huesos, son ahí las palancas necesarias, pero faltan la carne y la piel y en consecuencia la forma está ausente. Sólo son ángulos rectos, líneas rectas o torcidas, codos deformados, engranajes dentados, movimientos automáticos y actividad glacial que dan miedo, como un muerto galvanizado que volviera a moverse. Es necesario que el arte dé la epidermis a la civilización, que el pintor y el escultor acaben la obra del mecánico»²⁴.

Coetáneo de Théophile Gautier fue el socialista Gabriel-Désiré Laverdant. Éste publicó un ensayo, también en 1845, *De la mission de l'art et du rôle des artistes. Salon de 1845*, en el que apuntó dos de los más importantes problemas que durante los siguientes cien años ocuparon al arte, a los artistas y a los gobernantes: «El Arte, expresión de la sociedad, cuando alcanza su máximo desarrollo expresa las tendencias sociales más avanzadas; el arte es precursor y revelador. Sin embargo, para saber si el arte cumple dignamente su papel de iniciador, si el artista se encuentra en la vanguardia, es necesario saber hacia dónde va la humanidad, cuál es el destino de la Especie humana»²⁵.

²⁴ Théophile Gautier. «Plastique de la civilisation» (*L'Événement*, 8 août 1845), en *Souvenirs de théâtre, d'art et de critique*, Paris Charpentier, 1883, p. 202: «Et puis les nouveaux besoins enfantés par la civilisation ont produit une foule de nouveaux objets et de formes imprévues que l'art n'a pas eu le temps d'idéaliser... Supposez des hommes écorchés qui se promèneraient tout sanglants dans les rues avec leurs artères noires et leurs veines bleues, leurs chairs rouges, leurs lacis de nerfs et leurs muscles tressaillants, rien ne serait plus horrible. Eh bien, la civilisation, sous le rapport plastique, offre exactement le *même spectacle*: les os, les leviers nécessaires y sont, mais la chair et la peau manquent, par conséquent la forme est absente. Ce ne sont qu'angles droits, lignes raides et gauches, coudes difformes, engrenages dentus, mouvements automatiques, activité glaciale et qui fait peur, comme un mort galvanisé qui remuerait. Il faut que l'art donne l'épiderme à la civilisation, que le peintre et le sculpteur achèvent l'œuvre du mécanicien».

²⁵ Gabriel-Désiré Laverdant. *De la mission de l'art et du rôle des artistes. Salon de 1845*, Paris, Bureaux de La Phalange, 1845, p. 4: «L'Art, expression de la Société, exprime, dans son essor le plus élevé, les tendances sociales les plus avancées; il est précurseur

En primer lugar, aconsejaba que para que los artistas ofrecieran a su época todo el trabajo de traducción del que eran capaces, era necesario establecer un orden en el mundo y actuar atendiendo a sus leyes. El hombre sabrá de mano de los artistas los beneficios del trabajo y su necesidad para el progreso de la civilización:

«[Artistas] Mostradnos al hombre feliz en medio de las obras industriales bien ordenadas. No os limitéis a copiar fríamente nuestras escenas de vendimia y de recolectas... El ámbito del trabajo es la granja, es la fábrica. Se requiere en particular al pintor paisajista para que imagine las armonías de la tierra cultivada y abundante. Así es como concebimos la misión del artista.»²⁶.

En segundo lugar, y como el arte debía ser útil, Laverdant también se ocupó del espacio donde ese arte debía ser contemplado y poder así lograr su finalidad. En este sentido, consideró la arquitectura como la primera de las artes, apuntando además el problema de la vivienda digna y el lugar que la pintura debía ocupar en ella. Tampoco perdió la oportunidad de recelar las consecuencias de la producción y la construcción estandarizada de objetos artísticos:

«[...] Sin embargo, las casas privadas, cada vez más estrechas, tan sólo podrían albergar un arte estrecho. El artista ya no tiene espacio; está reducido a cuadros de caballete y a estatuas. El arte tiende irremediablemente a repetirse; dadas las condiciones en las que se desarrolla la sociedad, el arte se acumula en un callejón donde se asfixiará por la falta de aire... Habría que pensar en extender a todas las partes de las viviendas, a todos los ámbitos de la vida privada o pú-

et révélateur. Or, pour savoir si l'art remplit dignement son rôle d'initiateur, si l'artiste est bien à l'avant-garde, il est nécessaire de savoir où va l'Humanité, quelle est la destinée de l'Espèce».

²⁶ Gabriel-Désiré Laverdant. *De la mission de l'art et du rôle des artistes. Salon de 1845*, cit., p. 18: «[artistes] Montrez-nous l'homme heureux dans les oeuvres industrielles bien ordonnées. Ne vous bornez point à copier froidement nos scènes des vendanges et des moissons... Le champ du travail, c'est la ferme, c'est la fabrique. Le peintre paysagiste est donc particulièrement appelé à imaginer les harmonies de la terre cultivée et luxuriante. Voilà comme nous concevons la mission de l'artiste».

blica, el modo de construcción monumental. Hay que alojar no solamente a algunos privilegiados, sino a todos los hombres en palacios... El arte tan sólo ha podido florecer allí donde había lujo»²⁷.

Y aquel destino de la especie humana que Laverdant exigía aclarar, casi cien años más tarde Amadée Ozenfant y Le Corbusier lo plantearon y lo resolvieron en una pregunta: «¿Por dónde va la vida moderna? El siglo XIX nos dio la máquina. Al revolucionar el trabajo, la máquina siembra los gérmenes de grandes transformaciones sociales; al imponer al espíritu condiciones diferentes, le prepara una orientación nueva»²⁸. Pero mientras Laverdant preconizaba palacios para los trabajadores, en los tiempos del purismo serán casas mínimas en serie lo que se les proponga ofrezca como vivienda óptima.

2. La formulación del artista como vanguardia.

La relación que existe entre los sansimonianos, las Bellas Artes y los artistas ha sido abordada por Nerema Zuffi en su trabajo sobre el periódico *Le Globe* en la etapa sansimoniana²⁹, el cual les sirvió como medio de comunicación e instrumento de propaganda de su mensaje. Pese a las enérgicas llamadas a las nuevas generaciones de artistas y la asignación de misiones que los convertían en guías y vanguardia en el seno de la jerarquía sansimoniana, al parecer en esos

²⁷ Gabriel-Désiré Laverdant. *De la mission de l'art et du rôle des artistes. Salon de 1845*, cit., p. 13: «[...] Or, les habitations privées, de plus en plus étroites ne sauraient loger qu'un art étroit. L'artiste n'a plus d'espace; il en est réduit aux tableaux de chevalet et aux statuettes. L'art tend fatalement à se rapetisser; dans les conditions où se développe la société, l'art est accumulé dans un impasse où il étouffera faute d'air... Il faut donc songer à transporter à toutes les parties de l'habitation humaine, à toutes les conditions de la vie privée et publique, le mode de construction monumentale. Il faut en arriver à loger, non plus quelques privilégiés, mais tous les hommes dans des palais... L'art n'a jamais pu fleurir que là où il y avait luxe».

²⁸ Amadée Ozenfant y Le Corbusier. «Después del cubismo»[1918], en *Ozenfant/Le Corbusier. Acerca del purismo. Escritos. 1918-1926*, Madrid, Editorial El Croquis, 1994, p. 20.

²⁹ Nerema Zuffi. «*Le Globe*» *saint-simonien (1831-1832): art et société*, Verona, Università degli studi di Verona, 1989.

años ninguno sucumbió a la tentación de montarse en un tren y recorrer el continente. Zuffi señala que no hubo ninguna adhesión formal de artistas célebres de la época a las filas sansimonianas, aunque sea conocida la asistencia de Henrich Heine y Franz Liszt a las reuniones de Enfantin³⁰. Ellos mismos tenían muy claro que lo suyo era proselitismo, no literatura³¹; por lo tanto se dedicaron al adoctrinamiento con llamamientos masivos y se negaron a elaborar tratados específicos sobre el arte de la pintura, pues estaban convencidos de que el arte debía preceder a la teoría artística³². En este sentido, a lo largo de más de cien años no existieron artistas sansimonianos como tales ni se formuló una estética propia y reconocible como sansimoniana; pero la doctrina sansimoniana pudo infiltrarse en escuelas, corrientes artísticas y programas urbanísticos y arquitectónicos por el hecho de difundir su ideología socio-industrial envuelta en las maneras propias de una religión. Esto les permitió llegar a todos los ámbitos de la vida, privados y públicos, allí donde el arte encontraba sus principios directores, sus argumentos y su razón de ser acorde en cada momento a los tiempos en que se manifestaba. Por lo tanto, la gran jugada que los sansimonianos realizaron en el campo de las bellas artes no se debió a que se pronunciaran nombre propios o se dictaran programas de trabajo, sino al diseño teórico de la estructura social de la sociedad industrial por ellos defendida donde los artistas quedaban definidos como emisarios y guías del progreso. Desde este momento, arte y progreso irán de la mano sobre todo porque había un proyecto industrial y ferroviario subyacente. De manera que, por extensión, desde ese instante artistas y trenes marcharon a la par y cimentaron las estructuras del denominado mundo moderno.

Por otra parte, en los escritos del conde Henri de Saint-Simon pocas son las menciones directas al papel que los artistas estaban llamados a realizar para favorecer el advenimiento pacífico de la socie-

³⁰ Nerema Zuffi. *«Le Globe» saint-simonien (1831-1832): art et société*, cit., p. 41.

³¹ Émile Barrault. *Aux artistes. Du passé et de l'avenir des Beaux-Arts. Doctrine de Saint-Simon*. Paris, Alexandre Mesnier, Librairie, 1830, p. 7.

³² «Le Salon. 1ère. article» (*Le Globe* 12 mai 1831), cit. en Nerema Zuffi. *«Le Globe» saint-simonien (1831-1832): art et société*, cit., p. 41, nota 8.

dad industrial. Aunque en *Du système industriel* apuntaba ya en qué debían ocuparse:

«Mi intención es disponer de todos los sabios y de todos los artistas cuyo espíritu es susceptible de elevarse a consideraciones filosóficas, de suspender sus tareas referidas al perfeccionamiento de las ciencias o de las bellas artes particulares, y puedan entregarse a la organización de un sistema moral y político suficientemente claro y positivo para que tanto los gobernadores como los gobernados se vean forzados a seguirlo»³³.

El lugar que el propio Saint-Simon asignó a los artistas en su proyecto de asociación universal varió a lo largo de los años según se extrae de sus escritos, aunque la principal idea ya estaba ahí señalada.



2. Inauguración de la línea Ludwig entre Nurenber y Furt, Alemania. 1840c.

³³ Henri de Saint-Simon. *Du système industriel*, cit. en Jean-Paul Frick. *Le concept d'organisation chez Saint-Simon*, CANRT, Université de Lille III, Paris, 1981, p. 93: «Mon intention est de disposer tous les savants et tous les artistes dont l'esprit est susceptible de s'élever à des considérations philosophiques, à suspendre leurs travaux relatifs au perfectionnement des sciences ou des beaux-arts particuliers, pour se livrer à l'organisation d'un système de morale et de politique, suffisamment clair et assez positif, pour que les gouvernants se trouvent forcés de le suivre de même que les gouvernés».

Les pedía que abandonasen las tareas dirigidas al lucro y la exaltación individual en favor de un trabajo con un claro destino social y que crearan un estado de espíritu acorde a la sociedad industrial. Una vez más fue Walter Benjamin quien en su obra de los pasajes recababa sobre la cuestión de la misión del arte según los sansimonianos. Así, buscando las bases del siglo XIX se dio cuenta del papel jugado por los sansimonianos y citaba un párrafo de la obra de V. Volgin: *Über die historische Stellung Saint-Simons*: «Saint-Simon imagina a los profetas, los poetas, los músicos, los escultores y los arquitectos colaborando, en un esfuerzo colectivo, en favor del desarrollo del culto. Todas las artes debían estar reunidas para ofrecer un culto útil a la sociedad, para transformar la humanidad mediante el culto al espíritu de la moral cristiana»³⁴.

Atendiendo a los artículos del propio conde de Saint-Simon, en un primer momento los artistas se encontraban en el mismo nivel que sabios e industriales, conformando un triunvirato de gobierno. Un cambio de opinión se comprueba en su *Troisième lettre de Saint-Simon à messieurs les jurés qui doivent prononcer sur l'accusation intentée contre lui* (marzo de 1820). Ahí concedió a los artistas, por primera vez, la categoría de vanguardia que compartían la cabeza de la dirección de la sociedad industrial con los sabios e industriales: «Nuevas reflexiones me han demostrado que el orden según el cual las cosas deben encaminarse es que los artistas se coloquen seguidamente detrás de los sacerdotes y los industriales, tras estas dos primeras clases»³⁵. Finalmente, y será la idea que prevalezca en el mensaje de sus discípulos, en el *Nouveau Christianisme* (1824) ubicó a los artistas en el tercer puesto, bajo la tutela de los sacerdotes y sin capacidad para desempe-

³⁴ Walter Benjamin. *Paris, capitale du XIX^{ème}. siècle*, cit., p. 596: «Saint-Simon imagine les prophètes, les poètes, les musiciens, les sculpteurs et les architectes collaborant, dans un effort collectif, au développement du culte. Tous les arts devaient être réunis pour rendre le culte utile à la société, pour transformer l'humanité par le culte dans l'esprit de la morale chrétienne».

³⁵ Cit. en Nerema Zuffi. *«Le Globe» saint-simonien (1831-1832): art et société*, cit., p. 101: «De nouvelles méditations m'ont prouvé que l'ordre dans lequel les choses devaient marcher était les artistes en tête, ensuite les savants et les industriels seulement après ces deux premières classes».

ñar un papel activo en la elaboración del dogma sansimoniano³⁶, al que simplemente obedecían y para el que trabajaban. Quedaron reducidos al papel de guías, traductores y conductores del mensaje de los sabios y sacerdotes. La revisión que los sansimonianos hicieron del arte y los artistas poco varió de lo sentenciado por el conde:

«Nos esforzaremos en determinar a partir de él el futuro de la humanidad; y es guiarla hacia este futuro en lo que deben trabajar hoy los artistas. Entonces, solamente abandonando el papel subalterno al cual se habían empleado, en lugar de caminar a la cola de la sociedad, los artistas avanzarán en la cabeza y realizarán finalmente la noble misión para la que han sido llamados... ¡Qué dirijan la opinión en lugar de obedecerla, en lugar de tomarla como regla de su actividad!»³⁷.

Para los discípulos las bellas artes eran una de las tres grandes actividades del género humano y su objetivo era lograr su bienestar:

«La doctrina que anunciamos debe ser aplicada al hombre *como un todo* y dar a las tres grandes facultades humanas un objetivo común, una dirección armónica. Gracias a ella las ciencias avanzarán conjuntamente y con unidad hacia su más rápido desarrollo; la industria, regularizada en interés de todos, no ofrecerá más el desagradable espectáculo de una arena; y las bellas artes, animadas una vez más por una viva simpatía, nos revelarán los sentimientos de entusiasmo de una vida *común* cuya dulce influencia se dejará sentir sobre las alegrías más secretas de la vida *privada*»³⁸.

³⁶ Nerema Zuffi. *«Le Globe» saint-simonien (1831-1832): art et société*, cit., pp. 101-102.

³⁷ Émile Barrault. *Aux artistes. Du passé et de l'avenir des Beaux-Arts. Doctrine de Saint-Simon*, cit., p. 74: «Nous nous efforcerons de déterminer d'après lui l'avenir de l'humanité; et c'est à la guider vers cet avenir que doivent aujourd'hui s'employer les artistes. Alors seulement, en relevant du rôle subalterne auquel ils se sont abaissés, au lieu de marcher à la suite de la société, ils avanceront à la tête, et rempliront enfin la noble mission à laquelle ils sont appelés... Qu'ils dirigent l'opinion au lieu de lui obéir, au lieu de la prendre pour règle de leurs mouvements».

³⁸ Émile Barrault. *Doctrine de Saint-Simon: Exposition, première année, 1828-1829*, cit., p. 104: «La doctrine que nous annonçons doit s'emparer de l'homme *tout entier*, et

Las capacidades que los discípulos vieron en los artistas eran las mismas que habían llevado al propio Saint-Simon a elegirlos: la elocuencia de sus palabras y el dominio de un lenguaje universal³⁹, armas idóneas ambas para transmitir la doctrina a todos los puntos del planeta. Por lo tanto fueron los sansimonianos quienes previeron por primera vez que la revolución y el progreso económico, social, político y cultural llegarían a través del tren y anunciado por los artistas. Esta idea del ferrocarril como imagen política de esperanza y confianza perduró a lo largo de todo el siglo y se prolongó en las primeras décadas del xx.

De manera que desde las tribunas sansimonianas el arte surgía en su politización. Si las bellas artes eran consideradas el lenguaje que empleaba el hombre apasionado para poner a todos sus iguales en armonía⁴⁰, el artista era el intérprete de dicho lenguaje: «El artista toma el pensamiento del sacerdote, lo traduce a su lengua y, encarnándolo bajo todas las formas con las que puede revestirlo, lo ofrece a todos; piensa sobre el mundo que el sacerdote ha creado o descubierto y lo reduce a símbolo para mostrarlo a todo el mundo. El sacerdote se manifiesta a través del artista; el artista, en una palabra, es el verbo del sacerdote»⁴¹. En este organigrama social la idea de que los

donner aux trois grandes facultés humaines un but commun, une direction harmonique. Par elle les sciences marcheront avec ensemble, avec unité, vers leur plus rapide développement; l'industrie, régularisée, dans l'intérêt de tous, ne présentera plus l'affreux spectacle d'une arène; et les beaux-arts, animés encore une fois par une vive sympathie, nous révéleront les sentiments d'enthousiasme d'une vie *commune*, dont la douce influence se fera sentir sur les joies les plus secrètes de la vie *privée*.

³⁹ Émile Barrault. *Religion Saint-simonienne. L'Art*, París, 1830, p. 5: «Vous qui cultivez les arts, et vous qui éprouvez le besoin de leurs ravissantes émotions, je m'adresse à tous, car tous vous pouvez rendre témoignage de la vérité de nos paroles: les arts n'ont jamais fleuri qu'à la condition d'accomplir une auguste mission, tel fut leur destin».

⁴⁰ «Discours sur les Beaux-Arts», *L'Organisateur*, num. 19, 2è. année, 25 décembre 1830.

⁴¹ *Doctrine de Saint-Simon. Exposition*, 2è. année, (París, s.n., 1831), cit. en Antoine Picon. *Les saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, cit., p. 68: «L'artiste saisit la pensée du prêtre, il la traduit dans sa langue, et, l'incarnant sous toutes les formes qu'elle peut revêtir, il la rend sensible à tous; il réfléchit en lui le monde que le prêtre a créé ou découvert, et le réduisant en symbole, il le dévoile à tous les yeux. C'est par l'artiste que le prêtre se manifeste; l'artiste, en un mot, est le verbe du prêtre».

artistas actuaran como las correas de transmisión entre los sabios y los trabajadores —entre la mente y el trabajo— procedía directamente del conde de Saint-Simon, el cual los había denominado también publicistas: «[...] Se extrae de todo esto que la tarea capital que han de desempeñar las obras de los publicistas es la de fijar las ideas atendiendo al principio de prosperidad que la sociedad debe alcanzar y la de encauzarla para que tome la dirección correcta»⁴². Publicistas, apóstoles, propagandísticas o misionarios han sido los diferentes apelativos con los que se denominaron los artistas a lo largo de más de un siglo, atendiendo a la asunción de misiones sociales y políticas. Esta terminología ha sido la que se ha utilizado posteriormente en la definición del artista de vanguardia de la sociedad, directamente asociado con la industria, la técnica y la religión ferroviaria.

Fue Émile Barrault quien escribió el *Appel aux artistes*, pero no fue el único que se ocupó del tema de los artistas. Consideraban que éstos no solamente eran los pintores, escultores, músicos y arquitectos, sino que por derecho propio también debía incluirse a poetas, escritores y oradores, esto es, «todo hombre que sabe enriquecer su pensamiento con una expresión agradable, para quien el corazón de los demás es su ámbito de trabajo y los explota como maestro en provecho de la sociedad. Era ARTISTA ese peregrino oscuro cuya voz animaba a numerosos ejércitos a la conquista de los lugares santos»⁴³. Olinde Rodrigues abordó esta cuestión en un diálogo titulado *L'artiste, le savant et l'industriel* (1825): «Entendemos por *artista* al *poeta*, en

il la traduit dans sa langue, et, l'incarnant sous toutes les formes qu'elle peut revêtir, il la rend sensible à tous; il réfléchit en lui le monde que le prêtre a créé ou découvert, et le réduisant en symbole, il le dévoile à tous les yeux. C'est par l'artiste que le prêtre se manifeste; l'artiste, en un mot, est le verbe du prêtre».

⁴² Henry de Saint-Simon. «Les deux caravanes. Gouvernement- Administration (Extrait de *L'Organisateur*, 1819)», en *L'œuvre de Henry de Saint-Simon: textes choisis*, cit., pp. 114-115: «Il s'en suit donc que l'objet capital des travaux des publicistes doit être aujourd'hui de fixer les idées sur la direction de prospérité que la société doit prendre, et de la déterminer à prendre cette direction».

⁴³ «Discours sur les Beaux-Arts», cit.: «[artiste] c'est tout homme qui sait enrichir sa pensée d'une expression sympathique: le coeur des autres hommes est son domaine; il exploite en maître au profit de la société. Il était ARTISTE, ce pèlerin obscur dont la voix entraînait des multitudes armées à la conquête des lieux saints».

toda la extensión del término; la palabra *artista*, en este diálogo como a lo largo de todo el libro, significa *el hombre con imaginación*, e incluye a la vez las obras del pintor, del músico, del poeta, del literato, etc., en una palabra, todo aquello que tiene como objeto la *sensación*»⁴⁴. Enfantin, como padre supremo de la hermandad, se ocupó de añadirle matices religiosos y recordar la tarea que tenían asignada:

«Entendemos por ARTISTAS a los hombres que por sus pensamientos, sus actos y por la MORALIDAD de su vida, inspiran SENTIMIENTOS generales y despiertan SIMPATÍAS; son hombres que unen, que instauran un orden y que UNEN a los otros hombres. El ARTISTA, tal como lo concebimos, es el hombre RELIGIOSO por excelencia; es el sacerdote según la orden sansimoniana... Su misión es la de UNIR al SABIO con el INDUSTRIAL, al hombre teórico con el práctico; combinar los trabajos espirituales y los trabajos materiales, las necesidades del *pensamiento* con las del *cuerpo*; es aquel que enseña a todos a AMAR a la familia, la ciudad, el estado, la humanidad, el mundo y a DIOS; es el que GOBIERNA porque es a quien se AMA»⁴⁵.

Enfantin señaló al artista como el hombre religioso por excelencia que, como los ferrocarriles, estaban llamados a unir toda la energía de trabajo que estaba dispersa por el planeta. Tanto monta artista o sacerdote que áquel asumió la función de vínculo y la de

⁴⁴ Cit. en Nerema Zuffi. «*Le Globe*» saint-simonien (1831-1832): *art et société*, cit., p. 103: «Nous entendons par *artiste* le *poète* dans toute l'étendue de ce mot: le mot *artiste*, dans ce dialogue comme dans tout l'ouvrage signifie donc *l'homme à imagination*, et il embrasse à la fois les travaux du peintre, du musicien, du poète, du littérateur, etc., en un mot tout ce qui a pour objet la *sensation*».

⁴⁵ Barthélemy-Prosper Enfantin. *Religion Saint-simonienne. Économie politique et politique: articles extraits du Globe*, Paris, Au Bureau du Globe, 1831, p. 123: «Nous entendons pour ARTISTES les hommes qui, par leurs pensées et leurs actes, par la MORALITÉ de leur vie entière, inspirent les SENTIMENTS généraux, éveillent les SYMPATHIES, les hommes qui unissent, qui ordonnent, qui LIENT les autres hommes; l'ARTISTE, tel que nous le concevons, est l'homme RELIGIEUX par excellence, c'est le prêtre selon l'ordre saint-simon... Sa mission est de LIER entre eux le SAVANT et l'INDUSTRIEL, le théoricien et le praticien de combiner les travaux *spirituels* et les travaux *matériels*, les besoins de la *pensée* et ceux du *corps*; c'est lui qui fait AIMER à tous la famille, la cité, l'état, l'humanité, le monde, DIEU; c'est lui qui GOUVERNE, car c'est lui surtout que l'on AIME».

poeta creador y transmisor. Fue Enfantin quien, al desentrañar el origen etimológico de la palabra, denominó a los poetas como los *hacedores* y *notarios* de los tiempos nuevos: *poiētēs*, el que encarna el *poiēin* o la reacción, el hacer⁴⁶. Olinde Rodrigues, recuerda Philippe Regnier, también equiparó la misión de los artistas con un verdadero sacerdocio de creadores, ya que en su opinión los artistas trabajaban movidos por una especie de gracia, un impulso común y una idea general esenciales como energía sin la cual su labor en la nueva sociedad carecería de todo sentido⁴⁷.



3. Collar sansimoniano.

En definitiva, desde el sansimonismo se sentaron las bases de la noción de artista moderno que ha dominado hasta bien entrado el siglo XX: fijaron la idea del artista comprometido al servicio de la colectividad y fundaron la imagen del artista de vanguardia con una doble naturaleza religiosa y militar. Además, la doctrina sansimoniana, en medio de un panorama artístico dominado por la controversia social burguesa y el genio individual romántico, supuso un particular reconocimiento a los artistas al prestigiar su oficio y ponerlos al servicio no ya de unos privilegiados, sino de toda la humanidad: «El genio de las Bellas artes no es un genio vulgar, no es un esclavo des-

⁴⁶ Patrick Tacussel. *Mythologie des formes sociales. Balzac et les saint-simoniens ou Le destin de la modernité*, cit., p. 182.

⁴⁷ Philippe Régnier. «Les Saint-Simoniens, le Prêtre et l'Artiste», cit., p. 32.

tinado a seguir paso a paso a la sociedad; a él le corresponde colocarse delante de ella, para servirla de guía; él debe avanzar y ella seguirle»⁴⁸. A los artistas no sólo les estaba reservado la tarea de expresar los sentimientos de su época, sino que también se les exigía que descubrieran y manifestaran sus males, que concibieran el futuro, que descubrieran a través de su inspiración lo que la ciencia enseñaba y que mostraran a la masa la vía de la felicidad y la inmortalidad⁴⁹.

Entre las más importantes tareas que se les iba a encomendar a los artistas los sansimonianos creyeron necesario exaltar todo lo referido a los ferrocarriles, pues era la imagen por excelencia que encarnaba su proyecto industrial. Esta labor también incluía que se responsabilizaran de las «fiestas industriales», en las que cabía incluir las fiestas de inauguración de las nuevas líneas y estaciones de trenes. Michel Chevalier dio cuenta de ello en una reseña periodística –para el *Journal des Debats*, en 1841–, y fue Maurice Wallon –en su tesis doctoral sobre los sansimonianos y los ferrocarriles de 1908– quien recuperó el artículo de Chevalier con motivo de la inauguración de la línea de Estrasburgo a Bâle⁵⁰:

«Michel Chevalier applaude el discurso pronunciado por M. el obispo auxiliar de Estrasburgo y está maravillado con el desfile de locomotoras ante el obispo para recibir su bendición. De este modo “la Iglesia católica se encuentra en el momento de reconciliarse con las tendencias innovadoras de la época... El clero francés dirige su atención y sus esfuerzos hacia la industria... Cada vez más, la Iglesia incluye en el ámbito de sus celebraciones las fiestas industriales”... Y M. Chevalier se admira de este feliz cambio de postura, ya que “sin la intervención de la religión, del sistema

⁴⁸ Buchez. «Quelques réflexions sur la littérature et les Beaux-arts», *Le Producteur*, tome IV, 1825, p. 204: «Le génie des Beaux-arts n'est point un génie vulgaire, ce n'est point un esclave destiné à suivre pas à pas la société; il lui appartient de s'élancer devant elle, pour lui servir de guide; c'est à lui de marcher, et c'est à elle de suivre».

⁴⁹ Buchez. «Quelques réflexions sur la littérature et les Beaux-arts», cit., p. 204.

⁵⁰ Maurice Wallon. *Les Saint-simoniens et les chemins de fer*. Thèse pour le doctorat, Paris, A. Pedone, 1908, p. 99.

manufacturero saldría un régimen de anarquía brutal... A la sombra de la fe religiosa, por el contrario, se dará nacimiento a la libertad práctica”»⁵¹.

A Chevalier la fiesta se le presentó como una revelación. Detrás del desfile militar previo a la batalla asistió a la sacralización de la técnica; comprobó cómo la doctrina sansimoniana había sido acogida al ver las máquinas en la vanguardia y los artistas al lado. Por lo tanto, en los preparativos mismos para la guerra, la religión católica aceptaba y bendecía los preceptos del catecismo sansimoniano.

Sobre la importancia de las fiestas públicas Prospère Enfantin escribió un artículo en 1825, publicado en *Le Producteur*, en el que establecía las influencias de estas fiestas sobre el bienestar de la sociedad con el objetivo de que dejaran de ser consideradas como una pérdida de tiempo y dinero o una mera exhibición de poder político y sometimiento cívico. En su opinión, en esos días de fiesta los productos se convertían en objetos de lujo y distinción, la idea de trabajo quedaba velada por la de diversión y el trabajador ya no era tal sino que acudía como consumidor:

«La actividad de las fuerzas musculares dirigidas por la inteligencia constituye el estado de trabajo; nuestra organización exige que periódicamente, y durante un cierto espacio de tiempo, el trabajo cese; entonces las fuerzas agotadas se renovarán mediante el sueño y el descanso... El tiempo de reposo de la fuerza muscular podría emplearse, sin provocar por ello más cansancio, en el desarrollo de fuerzas intelectuales y, recíprocamente, el ejercicio de la fuerza muscular se

⁵¹ Maurice Wallon. *Les Saint-simoniens et les chemins de fer*, cit., pp. 99-100: «Michel Chevalier célèbre le discours prononcé par M. l'évêque coadjuteur de Strasbourg et il est émerveillé du défilé des locomotives devant l'évêque pour recevoir sa bénédiction. Ainsi "l'Eglise catholique est à moment de se réconcilier avec les tentatives novatrices de l'époque... Le clergé français dirige son attention et ses efforts du côté de l'industrie... De plus en plus, l'Eglise embrasse dans le cercle de ses solennités les fêtes industrielles"... Et M. Chevalier se réjouit de cet heureux changement, car "sans l'intervention de la religion, du système manufacturier sortira un régime d'anarchie brutale... A l'ombre de la foi religieuse, au contraire, il donnera naissance à la liberté pratique"».

combinaría con el descanso del sistema nervioso. De esto resultaría entonces un desarrollo constante de nuestras fuerzas productivas y un aumento de los productos de nuestras fuerzas. Las fiestas públicas pueden ser consideradas como el momento de descanso de la fuerza muscular social. Deben ser organizadas de una manera tal que la inteligencia encuentre un alimento durante el descanso... Ciertamente nuestras instituciones no se oponen radicalmente a que las fiestas sean ideadas siguiendo un objetivo de acuerdo al bienestar general, es decir a lo que la industria, las ciencias y las bellas artes encuentran en el descanso y que les es necesario como nuevo medio de perfeccionamiento... Supongamos que la instalación de todas las grandes empresas productivas se convierta en un día de fiesta para la masa trabajadora y que el pueblo acuda para disfrutar de la vista de los numerosos trabajadores empleados en la creación de un objeto de utilidad pública; en ese día, la pólvora utilizada en los fuegos artificiales, mina de las canteras, los obreros que se habrían ocupado de preparar y dirigir grandilocuentes placeres, están armados con instrumentos de la producción; el mismo gasto conlleva el mismo trabajo, ¡pero qué diferencia en los resultados! Las artes son empleadas para embellecer un día parecido; exaltan al hombre ante un trabajo útil, como fascinan los ojos hoy por el aparato de lujo destructivo; se la ofrecen a esos trabajos llenos de esperanza de un futuro mejor, fundado sobre el trabajo, el orden y la economía»⁵².

⁵² Prospère Enfantin. «De l'influence des fêtes publiques sur le bien-être de la société», *Le Producteur*, tome IV, 1825, pp. 168-169, 172, 176, 178-179: «L'activité des forces musculaires dirigées par l'intelligence, constitue l'état de travail; notre organisation exige que, périodiquement, pendant un certain espace de temps, le travail cesse; les forces épuisées se renouvellent alors par le sommeil et repos... Le temps de repos de la force musculaire, pourrait être employé quelquefois sans fatigue nouvelle au développement des forces intellectuelles, et réciproquement, l'exercice du système musculaire se combinerait avec le repos du système nerveux. Il en résulterait alors un développement constant de nos forces productives et un accroissement des produits de ces forces. Les fêtes publiques peuvent être considérées comme le moment de repos de la *force musculaire sociale*. Elles doivent être instituées d'une manière telle que l'intelligence trouve un aliment pendant ce repos... En effet nos institutions ne s'opposent pas radicalement à ce que les fêtes soient or-

3. La idea de circulación. Difusión y propaganda.

Puesto que pretendían con su religión la unión fraternal y universal de todos los trabajadores, los sansimonianos crearon los lazos óptimos que los unieran y en los que cada miembro se reconociera como parte imprescindible de ese nuevo orden social. Una vez organizados como grupúsculo religioso fundaron el primer vehículo de propaganda propiamente sansimoniano: el periódico *Le Producteur. Journal philosophique de l'industrie, des sciences et des beaux-arts* (1825-1829). En el nombre mismo se citaban las tres cabezas llamadas a dirigir este orden industrial: sabios, ingenieros y artistas, junto a la verdadera materia prima de la nueva sociedad, un rebautizado tercer estado llamado ahora productores. En este sentido cabe recordar que en la nueva concepción y división estamental del mundo diseñada por el propio conde Saint-Simon el hombre quedaba definido sólo como productor: la fuerza de trabajo que produce para el bien y la prosperidad de la comunidad en la que vive.

«El mundo entero debería estar cubierto de una innumerable y fraternal población unida por un solo interés y un solo pensamiento: la explotación metódica y completa de los recursos del planeta»⁵³, arengaban desde *Le Producteur*. Fue a partir de la aparición de este instrumento de unión fraternal –aunque lo que unía a los hombres y los hacía iguales era el trabajo– cuando consiguieron las primeras conver-

données dans un but conforme au bien-être général, c'est-à-dire à ce que l'industrie, les sciences et les beaux arts trouvent dans le repos qui leur est nécessaire de nouveaux moyen de perfectionnement... Supposons que la installation de toutes les grandes entreprises productives soit un jour de fête pour la masse laborieuse, et que le peuple vienne se réjouir de la vue de nombreux travailleurs employés à la création d'un objet d'utilité publique, dans ce jour, la poudre consommée jusqu'alors à des feux d'artifice, mine des carrières, les ouvriers qu'on aurait occupés à préparer et à diriger des fastueux plaisirs, sont armés des instruments de la production; la même dépense entretient le même travail, mais quelle différence dans les résultats! Les arts sont employés à embellir un pareil jour; ils exaltent l'homme à la vue d'un travail utile, comme ils fascinent le yeux aujourd'hui par l'appareil d'un luxe destructif; ils le rendent alors à ces travaux pleins d'espérance d'un avenir meilleur, fondé sur le travail, l'ordre et l'économie».

⁵³ Cit. Sébastien Charléty. *Historia del sansimonismo*, Madrid, Alianza Editorial, 1969 [1896], p. 45.

siones a la doctrina sansimoniana. El impulso que supuso *Le Producteur* para su mensaje redundó en la definitiva configuración de su espíritu evangelizador que, junto con la sistematización de la doctrina en numerosos artículos, permitió al grupo franquear aquella etapa que iba del hierro a la plata.

Un buen ejemplo de ese espíritu proselitista que siempre les caracterizó y de la eficacia de sus medios de difusión es el hecho de encontrar ecos sansimonianos más allá de las fronteras francesas de manera casi inmediata a su enunciación. En 1826, en San Petersburgo, apareció un periódico llamado *Journal des voies de communication*, a propósito de la nueva industria ferroviaria rusa y europea. En su primer número ya se podía leer lo siguiente:

«... Si la naturaleza y los auxilios del arte no favorecen los intercambios de productos de la tierra y de productos industriales, veremos al hombre limitar su trabajo a cubrir sus necesidades primarias, ningún motivo de emulación le llevará a hacer otras cosas distintas de aquellas que hacían sus padres. La inteligencia humana también tiene sus necesidades; su riqueza son sus ideas; el intercambio aumenta su valor y hace nacer otras nuevas. A mayor número de intercambios de cualquier tipo entre los pueblos, mayor será el grado de civilización del mundo, más íntimos serán los vínculos físicos y morales de los miembros de un mismo Estado, y más rica y más fuerte será la nación»⁵⁴.

No es poca coincidencia que en julio de 1826 *Le Producteur* publicara un artículo firmado con las iniciales P. E. —que bien podrían

⁵⁴ *Journal des voies de communication*, num. 1 juillet 1826, Saint-Petersburgo, pp. I-II: «Si la nature et les secours de l'art ne favorisaient point les échanges des dons de la terre et des produits industriels, on verrait l'homme borner son travail à ses premiers besoins, aucun motif d'émulation ne le portant à faire plus que ne faisaient ses pères. L'intelligence humaine a aussi ses besoins; ses richesses sont ses idées; l'échange en accroît la valeur et en fait naître de nouvelles. Plus il-y-a d'échanges de toute espèce de peuple à peuple, plus le monde se civilise; plus les rapprochements physiques et moraux des sujets d'un même État sont intimes, plus la nation est riche, et plus elle est puissante».

corresponder con las del Père Enfantin—, titulado: «De la Circulation. Échange. Vente. Promesse. Produits. Monnaie. Papier»⁵⁵:

«La palabra circulación, aislada, lleva a pensar directamente en la idea de dinero... La circulación, sea cual sea el medio, expresa siempre el paso de productos de una mano a otra y no el *movimiento* que permite al dinero *move-se*; ese paso se produce por el intercambio, por la venta, o por el préstamo... Todas estas operaciones se realizan cada día ante nuestros ojos... El intercambio en especies, que ha precedido necesariamente a la creación de la moneda, es considerado como un pésimo medio de poner en circulación los productos»⁵⁶.

Inoculada la necesidad de la circulación y las ventajas del papel moneda se inició la era de plata, caracterizada porque el movimiento de los cuerpos exigía también el de algo tan poderoso e invisible como era el dinero. La circulación era ante todo dinero, y los trenes, por lo tanto, también se reducían a él mediante las acciones. Llama la atención que P. E., además de explicar concienzudamente qué era eso de la circulación y los créditos monetarios, expusiera que la circulación en sí era un hecho natural que, aunque invisible, estaba presente en todas las actividades de la vida del hombre. Desde el periódico sansimoniano se aseguraba que la circulación constituía un fenómeno doméstico y ordinario que nada tenía de delictivo. Para los sansimonianos:

«... El gran problema de la circulación consiste en ofrecer lo más rápidamente posible los productos a

⁵⁵ P. E. «De la Circulation. Échange.- Vente.- Promesse.- Produits.- Monnaie.- Papier», *Le Producteur*, Tome 4^e., 1er. cahier, juillet 1826, pp. 37-97.

⁵⁶ P. E. «De la Circulation. Échange.- Vente.- Promesse.- Produits.- Monnaie.- Papier», cit., pp. 39-40: «Le mot circulation, isolé, présente en général à la pensée l'idée d'argent, ... La circulation, quel qu'en soit le moyen, exprime toujours le passage des produits d'une main à une autre, et non pas le *mouvement* qui fait *rouler* l'argent: ce passage s'effectue par l'*échange*, par la *vente* ou par le *prêt*... Toutes ces opérations se font chaque jour sous nos yeux... Enfin l'échange en nature, qui a dû nécessairement précéder la création des monnaies, est considéré comme un mauvais moyen de faire circuler les produits».

aquellos hombres que son los más capacitados para perfeccionarlos, o al menos para emplearlos directa o indirectamente en sus trabajos... y la moneda metal ha aportado, por así decir, la capacidad de movilizar las cosas que por su naturaleza no habrían podido entrar en un circuito de intercambio...»⁵⁷.

En este sentido, las redes ferroviarias sirvieron como ejemplo y espaldarazo para la creación de otros sistemas de circulación autónomos —bancos, fábricas, planteamientos urbanísticos y territoriales, etc.— que se insertaron dentro de una infraestructura social y económica mayor y desde la que alimentar a su vez a los productores encargados de mantener activos esos hornos de producción modernos. El sistema industrial querido y defendido por los sansimonianos rápidamente quedó definido como una suma de subsistemas de redes. Para explicar el papel de estos nuevos ingredientes de la vida moderna, P. E. dedicó unos párrafos a los bancos en su extenso artículo sobre la Circulación y resaltó la capacidad del dinero para hacer prosperar al hombre en su dignidad. En la ideología sansimoniana, que tenía tanto de religión como de economía, el arte debía encargarse de activar esos deseos de consumo y producción como pasos necesarios para alcanzar el progreso anunciado.

El siglo XIX fue el período en el que no sólo se construyeron las redes ferroviarias, sino que allí donde hubiera intercambio y circulación de productos debía levantarse una disposición espacial específica que favoreciera precisamente el flujo de capital, la corriente de energías y la distribución de mercancías. Así, en fábricas, garajes, museos, galerías comerciales o pasajes subyacía y se evidenciaba un esquema organizativo de raíles, estaciones y apeaderos. Walter Benjamin

⁵⁷ P. E. «De la Circulation. Échange.- Vente.- Promesse.- Produits.- Monnaie.- Papier», cit., pp. 41-42: «[...] Le grand problème de la circulation consiste à faire parvenir, le plus promptement possible, les produits dans les mains des hommes qui sont les plus capables de les perfectionner, ou du moins de les employer directement au indirectement à leurs travaux, ... et elle [la monnaie métallique] a, pour ainsi dire, donné la faculté de mobiliser des choses qui, par leur nature, n'auraient pas pu entrer dans un échange...».

vio en los pasajes comerciales franceses esos lugares semiocultos de la compra y la venta, esos laberintos urbanos de la circulación de mercancías donde el intercambio se presentaba en estado puro. Fue en los pasajes donde cayó en la cuenta de que esa alianza entre sansimonianos y ferrocarriles se sustentaba en la invisibilidad del capital y el poder de la banca. Por lo tanto, el ferrocarril se le presentó como la realización del gran proyecto universal gracias al trabajo de todos los ciudadanos, la confianza depositada en valores invisibles e intangibles como era el papel-moneda y la labor especulativa de los bancos:

«[...] reclamaban capitales tan grandes que era imposible encontrarlos salvo en las manos de unos pocos solamente. Era necesario que un gran número de burgueses confiaran a gente de la que no conocía ni sus nombres sus preciados ahorros, las cuales vigilaban con cuidadoso celo... Una vez que el dinero era depositado ellos perdían todo control sobre su uso y tampoco tenían derecho de propiedad sobre las estaciones, los vagones, las locomotoras, etc. Tan sólo tenían derecho sobre los beneficios; en lugar de darles un objeto a cambio de su dinero... se les daba una simple hoja que representaba ficticiamente una parte infinitamente pequeña e inasible de la propiedad efectiva... Fourier el primero y también Saint-Simon, defendieron la movilización de la propiedad bajo forma de acciones [Paul Lafargue. «Marx historischer Materialismus», *Die Neue Zeit*, XXII, 1, Stuttgart, 1904, p. 831]»⁵⁸.

⁵⁸ Walter Benjamin. *Paris, capitale du XIX^{ème} siècle*, cit., p. 593: «[...] réclamaient des capitaux si gigantesques qu'il était impossible de les trouver dans les mains de quelques personnes seulement. Il fallait donc qu'un grand nombre de bourgeois confiassent leurs chères économies sur lesquelles ils veillaient avec un soin jaloux, à des gens dont ils connaissaient à peine le nom... Une fois que l'argent était déposé, ils perdaient tout contrôle sur son emploi et n'avaient pas non plus de droit de propriété sur les gares, les wagons, les locomotives, etc. Ils n'avaient de droit que sur les bénéfices; au lieu de leur donner un objet en échange de leur argent... on leur donnait... une simple feuille de papier qui représentait fictivement une partie infiniment petite et insaisissable de la propriété effective, dont le nom était écrit en grosses lettres... Fourier, le premier, et Saint-Simon célébrèrent la mobilisation de la propriété sous forme d'actions de papier» [Paul Lafargue. «Marx historischer Materialismus», *Die Neue Zeit*, XXII, 1, Stuttgart, 1904, p. 831].

Aunque apoyaron la industria ferroviaria, los sansimonianos dejaron claro que la idea de circulación no se limitaba sólo a la imagen de ruedas y engranajes; los trenes, su idea y sus funciones iban a cubrir y dictar el ritmo de todos los ingredientes del mundo moderno. El objetivo último de la sociedad industrial sansimoniana consistía en la conquista y dominio de la circulación total, donde se incluían las fuerzas de producción y los productos. Por lo tanto, la primera tarea a realizar era perfeccionar las rutas de comercio, pues también eran rutas políticas y religiosas. Es ahí donde surgieron sus proyectos de los ferrocarriles, de los canales de Suez y Panamá y el de la navegabilidad de los ríos⁵⁹, pues su propósito fue hacer transitable y conectar toda la superficie del planeta y crear un único continente habitado por una única raza de trabajadores⁶⁰.

Desde el punto vista de los sansimonianos el mundo era apprehendido como una red de líneas de circulación, y las ciudades —en tanto que centros de producción— componían los abalorios ensartados en un collar, los cuales cobraban vida al nutrirse de la corriente que los mantenía unidos⁶¹, ya que las vías del tren eran el cordón de dicho collar.

La cuestión de la circulación, por ambigua e indefinida que pudiera parecer, continuó interesando a numerosos economistas, ingenieros e incluso divulgadores de política contemporánea de la segunda mitad del siglo XIX. Albert Cochon de Lapparent fue uno de ellos y trajo a colación las palabras de M. A. de Foville —extraídas de su libro *La transformation des moyens de transport*— cuando trataba de en-

⁵⁹ Por ejemplo, el proyecto de hacer navegable el río Guadalquivir, desde Sanlúcar hasta Madrid, fue abordado por el propio Henry de Saint-Simon en 1787, en colaboración con el financiero François de Cabarrus.

⁶⁰ Charles Pellarin. *Souvenirs anecdotiques: médecine navale, saint-simonisme, chouannerie*, París, Librairie des Sciences sociales, 1868, p. 175.

⁶¹ La imagen del planeta como un collar es la que transmitieron los mapas y la nueva cartografía ferroviaria y que podría remitir a aquellos collares que llevaban los sansimonianos como un elemento más de su particular vestimenta. Estos collares, como el conservado en la Biblioteca Nacional de Francia, estaban compuestos con un número variable de eslabones entrelazados alternados con chapitas metálicas irregulares y de diversos colores.

contrar un calificativo para definir el siglo XIX desde el punto de vista de la circulación:

«Si la posteridad quiere dar un nombre al siglo XIX se encontrará con la dificultad de la elección. Podrá llamarlo el siglo de los ferrocarriles o, de una manera más general, el siglo de las máquinas. Podrá llamarlo el siglo de oro. Quizá podrá llamarlo, si el triunfo definitivo de la verdad sobre el error estuviera próximo, el siglo de la libertad comercial»⁶².

Pero la enumeración de epítetos no terminaba ahí, sino que el siglo se reconocía en numerosos fenómenos: el vapor, la electricidad, la bicicleta o el coche; y a fin de cuentas el nexo común de todas



4. Año 2000. El siglo de la invención o el desfile de la aerostación, el vapor y el movimiento perpetuo, 1830c.

⁶² Albert Cochon de Lapparent. *La circulation à la fin du siècle*. Extrait du *Correspondant*, París, De Soye et Fils, Imprimeurs, 1899, p. 3: «Si la postérité veut donner un nom au dix-neuvième siècle, elle n'aura que l'embarras du choix. On pourrait l'appeler le siècle des chemins de fer ou, d'une manière plus générale, le siècle des machines. On pourrait l'appeler le siècle d'or. Peut-être pourra-t-on l'appeler, si le triomphe définitif de la vérité sur l'erreur doit être prochain, le siècle de la liberté commerciale».

estas calificaciones era la circulación: «Sí, la misión del siglo XIX habrá consistido en crear todos los órganos de esta circulación intensa que es la característica del momento en el que nos encontramos y cuyo prodigioso crecimiento desafía todas las previsiones humanas. Cada día este fenómeno se hace más evidente...»⁶³. De manera que todo se sintetizaba en los términos misión y circulación y las palabras de Lapparent parecían haber sido tomadas directamente del discurso de Michel Chevalier o del Père Enfantin:

«Se puede decir que antes del siglo diecinueve nada circulaba, ni los hombres ni las cosas. Aparte de algunos conquistadores, aventureros navegadores o de comerciantes emprendedores, toda la actividad humana se realizaba en el mismo lugar, y en cierta medida limitado por la estrechez del círculo en el que ella debía concentrarse. En cambio, hoy, es un continuo vaivén, un intercambio incesante donde las distancias ya no cuentan y cuyo efecto ha sido el de multiplicar, en una proporción considerable, la cantidad de energía activa invertida en la superficie de nuestro planeta»⁶⁴.

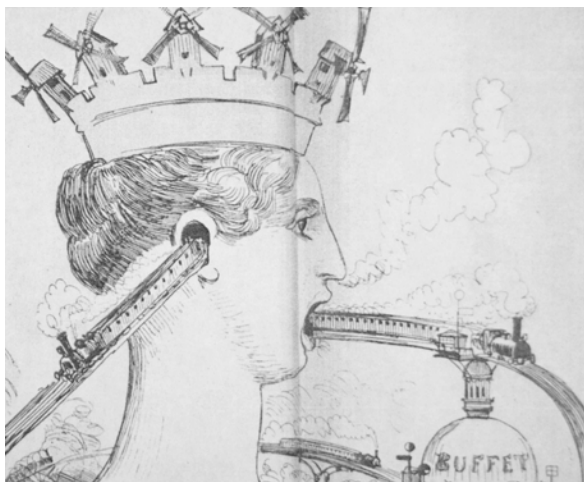
En su discurso Lapparent introdujo un elemento clave a propósito de los trenes: calificar de energía invisible tanto al humo expulsado por las locomotoras como al dinero necesario para poner en marcha esos trenes. Puesto que el mundo era asumido como una fábrica apelaba directamente a aquello que la mantenía con vida y que P. E., en *Le Producteur*, había denominado crédito: la energía capaz de asegurar la circulación continua de los productos de la industria.

⁶³ Albert Cochon de Lapparent. *La circulation à la fin du siècle*, cit., p. 3: «Oui, la mission du dix-neuvième siècle aura consisté à créer tous les organes de cette circulation intense qui est la caractéristique du temps où nous sommes, et dont le prodigieux accroissements défie toutes les prévisions humains. Du jour en jour, ce phénomène devient plus frappant...».

⁶⁴ Albert Cochon de Lapparent. *La circulation à la fin du siècle*, cit., p. 4: «On peut dire qu'avant le dix-neuvième siècle rien ne circulait, ni les hommes ni les choses. En dehors de quelques conquérants, de hardis navigateurs ou de commerçants entreprenants, toute l'activité humaine se dépensait sur place, et dans une mesure limitée par l'étroitesse du cercle où elle devait se concentrer; tandis qu'aujourd'hui, c'est un perpétuel va-t-vient, un échange incessant où les distances ne comptent plus, et dont l'effet a été de multiplier, dans une proportion énorme, la somme d'énergie active dépensée à la surface de notre terre».

«¿Esta circulación, se preguntaba Lapparent, es el resultado de una necesidad fáctica o una especie de lujo con el que el hombre, alcanzado un cierto grado de comodidad económica, se gratifica para aumentar sus disfrutes?... ¿O bien este movimiento universal es la prueba de una enfermedad que hace que nadie se sienta más feliz que en el lugar que ocupa?»⁶⁵. La circulación se le presentaba como un lujo, una conquista y, sorprendentemente, también una enfermedad. Y estas fueron las tres categorías fundamentales en las que se sustentó el binomio ferrocarriles-modernidad a lo largo de la centuria, pues la circulación ferroviaria supuso la exteriorización de un estado de confort, un espíritu de lucha y una degradación de la salud.

El siglo XIX fue el siglo de la movilidad. El caricaturista, ilustrador y escritor Albert Robida, como contemporáneo de Lapparent, bien supo que la circulación era la clave y se ocupó en hacer visibles los circuitos por los que los productos y los hombres como viajeros



5. Albert Robida. Detalle de *L'embellissement de Paris par le Métropolitain*, 1889.

⁶⁵ Albert Cochon de Lapparent. *La circulation à la fin du siècle*, cit. p. 5: «Cette circulation est-elle le résultat d'un besoin factice, une sorte de luxe que l'homme, parvenu à un certain degré d'aisance, serait amené à se donner pour accroître ses jouissances?... Ou bien ce mouvement universel est-il la preuve d'un malaise qui fait que personne ne se sent plus heureux à la place qu'il occupe?».

se desplazaban de un punto a otro de la ciudad, del país o del continente. Si a finales del siglo se empezó a construir el metro en París, su desarrollo corrió en paralelo a la idea de hacer visibles las estaciones y las vías, si no todas, al menos sí aquellas que el urbanismo de la ciudad lo posibilitaba. De manera que diversos tramos de la red metropolitana era volada, aérea, cruzaba las avenidas y el Sena mediante puentes de hierro y atravesaba entre bloques de edificios. Robida, en una viñeta que publicó el 19 de junio de 1886 en *La Caricature* llevó esta imagen hasta el paroxismo: *L'embellissement de Paris par le Métropolitain*. Las vías de tren habían tejido ahí el cielo de la capital, los tejados de los edificios más altos se convirtieron en estaciones, los puentes sostenían las vías que salen de las ventanas de las casas; e incluso la boca y las orejas de la estatua de la República francesa eran entrada y salida de túneles. La circulación ferroviaria puso en marcha la circulación del cuerpo de Francia: Marianne expulsaba colas de vapor por oídos, nariz y boca. Francia trabajaba y París se preparaba para la Exposición de 1889, tal y como se lee en el texto que acompañaba la caricatura: «La vista de París que se presenta, supuestamente tomada en el momento de la Exposición de 1889, muestra los ejemplos de belleza que el metropolitano bien proyectado puede ofrecer a la perspectiva de la gran ciudad, las admirables transformaciones a las que puede dar pie y, finalmente, enseña a utilizar de una manera ingeniosa y pintoresca monumentos que hasta ahora no han servido para nada». Así pues, toda la ciudad quedaba tocada y afectada por el entusiasmo de la circulación y ahí verdaderamente el humo expulsado por las máquinas de vapor componía el característico grisáceo celaje parisino.

Los sansimonianos dieron en el blanco al exigir la necesidad de conocer el planeta con el objetivo de llegar a controlarlo y agotar todas sus posibilidades y recursos. De ahí que lo afrontaran como una gran fábrica regida por unas adecuadas leyes de producción. La imagen del mundo como fábrica, y la fábrica organizada como micro-mundo, se convirtió en el modelo de organización que a su vez dictaba las normas de actuación en ese nuevo orden industrial mundial. Fábrica y planeta se erigieron en las dos unidades de medida óptimas

para los sansimonianos. «La base material de la producción, la base modificable por el hombre y para el hombre, asumida de manera directa y llevada hasta sus límites, es el planeta que habitamos, es el globo terrestre»⁶⁶. De manera que cuando los sansimonianos otorgaron a su misión un carácter planetario lo anunciaron con la necesidad de llevar a cabo la ingente tarea de trazar puentes —físicos e ideológicos— de una orilla a otra de tierra firme: «Además de la ejecución de una vasta red de ferrocarriles, abrieron los istmos de Suez y de Panamá, hicieron navegables los principales corrientes fluviales, llenaron de barcos de vapor el Mediterráneo, mejoraron la agricultura además de crear un vasto sistema de bancos y un entramado de escuelas y museos»⁶⁷. Bancos, escuelas y museos fueron para los sansimonianos, y no causalmente, tres lugares específicos de acumulación y de distribución de dinero, de conocimientos teóricos y de reconstrucción de la historia a través del arte.

En esos tiempos nuevos de hierro, de técnica y dinero hasta lo más insospechado, lo más inasible, circulaba, se movía. L'apparent vió en las atracciones de la Exposición Universal de París de 1900 instaladas en el Campo de Marte la gran fábrica y laboratorio de movimiento y de vértigos donde podía repetirse la experiencia del viaje en ferrocarril casi por centuplicado, tal y como se habían encargado de narrarlo a lo largo de las décadas anteriores:

«Para el regreso a Lyon, haced el viaje de noche; vuestro vagón se lanzará sobre las vías sin locomotora, sin vapor, sin caballos, como en el descenso de una montaña rusa; así hará una gran parte del camino. Entre

⁶⁶ «Considérations générales sur l'industrie. *Des industriels et de leur action productive sur la matière*», *Le Producteur. Journal de l'Industrie, des Sciences et des Beaux-Arts*. Tome premier, 1825, p. 99: «La base matérielle de la production, la base modifiable par l'homme et pour l'homme envisagée directement et jusque dans ses dernières limites, c'est la planète que nous habitons, c'est le globe terrestre»

⁶⁷ Maurice Wallon. *Les Saint-simoniens et les chemins de fer*, cit., p. 42: «Outre l'exécution de ce vaste réseau de chemins de fer, on percerait les isthmes de Suez et de Panama, on rendrait navigables les principaux tours d'eau, on sillonnerait de bateaux à vapeur la Méditerranée, on améliorerait l'agriculture, enfin on créerait un vaste système de banques et un ensemble d'écoles et de musées».

Saint-Chamond y Rive-de-Gier, comprobaréis en mitad de la noche espectáculos impresionantes ante vosotros, y a ambos lados de las vías, cerca, lejos, por todas partes, se elevarán llamas de una gran variedad de colores, de una pureza de tintes que desafiarán todos los fuegos fatuos, todos los trasgos, todas las luciérnagas amadas por la poesía. El camino describe numerosas curvas, y juraréis que a cada paso os precipitaréis a las llamas del volcán. Estas son las fábricas de donde la industria obtiene la hulla del asfalto y azufre con el que hacer el coke»⁶⁸.

En las exposiciones y ferias el público asistía para sentir el miedo físico que provocaban las máquinas y los artefactos modernos que la ciencia y la tecnología les ponía al alcance de la mano bajo la apariencia de divertimento. Lo realmente revolucionario era encontrar movimiento allí donde no se esperaba: montañas rusas, aceras mecánicas, la Gran Rueda de la Exposición de 1900, etc., pues las exposiciones se presentaban como una concatenación de atracciones: Mareorama, Panoramas, Cineorama, la Torre Eiffel, etc. En 1899, por ejemplo, las calles mismas habían sido convertidas en aceras rodantes –*tapis-roulants*– donde los paseantes poco hábiles se convertían en víctimas irrisorias de los caprichos de la técnica. La lección de todo este tipo de atracciones fue la experiencia vertiginosa de ver en picado y contrapicado casi simultáneamente. Probablemente fue ahí, en estrambóticos viajes en tren o en parques de atracciones y ferias, donde pudo surgir la inconfundible firma fotográfica de Alexander Rodchenko que apareció en sus trabajos inmediatos a la Revolución rusa de 1917 y que exportó a toda Europa. La velocidad tanto como la

⁶⁸ Kauffmann. *La poésie de la locomotive* (1853), La Rochelle, Rumeurs des ages, 1994, pp. 19-20: «En revenant à Lyon, faites le voyage de nuit; votre wagon s'élancera sur la voie sans locomotive, sans vapeur, sans chevaux, comme à la descente d'une montagne russe, et fera ainsi une grande partie du parcours. Entre Saint-Chamond et Rive-de-Gier, vous aurez au milieu de la nuit un spectacle des plus émouvants. Devant vous, sur les deux rives du rail-way, près, loin, partout, s'élèvent des flammes d'une variété de couleurs, d'une pureté de teintes à défier tous les feux-follets, tous les farfadets, toutes les lucioles aimés de la poésie; la route décrit de nombreuses courbes, et vous jureriez, à chaque pas, que vous allez vous précipiter dans les flammes de quelque volcan. Ce sont les usines où l'industrie dégage la houille du bitume et du soufre pour en faire du coke».

necesidad de construir la nueva URSS se alimentaban del movimiento vertical de esos vagones de tren sobre raíles ingrátidos y recortados en el cielo que componían la Gran Rueda. Justamente por moderna, esta perspectiva ferroviaria y de parque de atracciones encontró su reconocimiento y utilización entre los artistas de la vanguardia, ya que trataban de rememorar los orígenes de la basculación corporal y el equilibrio así como su naturaleza misional de artistas.

Esta idea del vértigo ferroviario se mantuvo a lo largo de todo el siglo, la cual se alimentaba y engordaba con la instalación de estas montañas rusas en cada evento festivo local, nacional o internacional. Ahí fue donde el público aprendió a tener experiencias de viajes y la experiencia del mundo ordenado según la risa nerviosa y la convulsión de los cuerpos:

«En definitiva, en este fin de siglo todo circula (exceptuando las procesiones religiosas), todo se pone en movimiento o en vibración, los hombres como las cosas. Uno se mueve para reaccionar y se mueve también por el simple placer de cambiar y no permanecer en un lugar. Testigo de esto es la gran araña circular que se levanta como símbolo en un rincón del Campo de Marte y las instalaciones variadas de montañas rusas o los caballos de madera gigantescos que se disputan hoy la clientela. La Exposición de 1900 lo ha comprendido bien, ya que pretende el papel de “síntesis del siglo”. También uno de sus principales motivos de atracción debe ser la plataforma móvil donde se llevará a cabo el ideal del género, es decir el movimiento perpetuo concedido al camino mismo y no ya a los objetos que lo recorren. Nuestra época ha creado una sorprendente cantidad de movimiento cuyo mantenimiento se ha convertido en una condición de la existencia en las sociedades modernas»⁶⁹.

⁶⁹ Albert Cochon de Lapparent. *La circulation à la fin du siècle*, cit., pp. 26-27: «[...] En somme, dans cette fin de siècle, tout circule (excepté pourtant les processions religieuses), tout se met en mouvement ou en vibration, les hommes comme les choses; on remue pour agir, et on remue aussi pour le simple plaisir de ne pas rester en place; témoin cette grande araignée circulaire qui se dresse comme symbole au coin du Champs de Mars, et les installations variées de montagnes russes ou de

La Exposición de 1900 volvió a presentarse como el escaparate idóneo de la técnica al servicio del conocimiento, de la vida cotidiana y de la curiosidad; era la sumisión al mundo mecanizado y, en este sentido, podría apuntarse que algunos de los síntomas característicos del siglo XIX, el vértigo y la agitación, salían directamente de aquellos lugares donde el ocio y la diversión sirvieron para distraer al público y que no fuera consciente de los terribles brazos metálicos de la técnica. Así, La Gran Rueda, los ferrocarriles y las atracciones se convirtieron durante el cambio de siglo en emblemas y reclamos de inspiración artística. Por ejemplo, fue el ritmo de un tren quien dictó los versos de *La Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France* (1913) a Blaise Cendrars y quien invitaba a los viajeros a terminar el



6. George Hudson. *El rey del ferrocarril*, s.d.

chevaux de bois gigantesque qui se disputent aujourd'hui la clientèle. L'Exposition de 1900 l'a bien compris, elle qui prétend au rôle de "synthèse du siècle". Aussi l'un de ses principaux motifs d'attractions doit-il être la plate-forme mouvante où sera réalisé l'idéal du genre, c'est-à-dire le mouvement perpétuel infligé au chemin lui-même, et non plus seulement aux objets qui le parcourent. Notre époque a donc créé une effrayante quantité de mouvement, dont le maintien est devenu, pour les sociétés modernes, une condition d'existence».

viaje alzándose hacia el cielo en los vagones de esa particular noria del Campo de Marte. Como recuerda Lapparent, ya profetizaron los sansimonianos que debía llegar el día en que, además de apresar el planeta bajo una vasta red de vías de comunicación, el hierro se elevaría del suelo para tomar posesión del espacio⁷⁰, abriéndose así las puertas a la edad de oro.

4.La ciudad es una fábrica; el mundo un gran centro de producción.

Si todo tenía que estar dispuesto para la circulación constante, en ese obstinado interés sansimoniano por organizar el mundo a partir de sus centros de producción y riquezas, cabría esperar que, además de convertir el planeta en una madeja de hierro, también se ocuparan de sanear las ciudades y, sobre todo, la Ciudad. «Tous les chemins vont vers la ville»; así comenzaba el extenso poema de Émile Verhaeren *Les campagnes hallucinées* (1893), autor también de otra menos larga composición titulada *Les villes tentaculaires* (1895). París, como capital del imperio industrial y cultural del siglo XIX, actualizaba y tomaba el relevo de la Roma de los emperadores, las termas, los teatros y los coliseos. El planeta quedaba configurado como una gran red de fábricas y los sansimonianos se encargaron de elevar París a la categoría de fábrica madre, templo de la religión de los industriales y sede de sus divinidades: la banca y los ferrocarriles. De esto se ocupó *La Ville Nouvelle ou le Paris des sansimoniens*⁷¹, escrito por Charles Duveyrier en 1832, año de máxima producción teórica y actividad difusora de los sansimonianos, que coincidió además con su exilio parisino en Ménilmontant y su puesta en práctica de una vida en comunidad como verdadera orden religiosa.

⁷⁰ Albert Cochon de Lapparent. *Le siècle du fer*, París, F. Savy, 1890, p. VIII: «... les constructions métalliques et les chemins de fer... [sont] les ouvrages d'art par lesquels on peut dire que le fer prend possession de l'espace».

⁷¹ Charles Duveyrier, «La Ville Nouvelle ou le Paris des Saint-simoniens», *Le livre des cent-et-un*, Tome huitième, París, Chez Ladvocat Libraire, 1832, pp. 315-344.

Si la ciudad debía ser la imagen del pueblo que en ella vive⁷², los sansimonianos hicieron que el plano del nuevo París se ajustara a la forma del cuerpo humano masculino, en gesto de avance, «tal y como [la ciudad] se encuentra hoy», en movimiento:

«Mi ciudad tiene la posición de un hombre preparado para caminar, sus pies son de hierro; se apoyan sobre un camino doble de piedra y hierro. Aquí se fabrican y se perfeccionan las vagonetas de transporte y los instrumentos de comunicación... »⁷³.

Para garantizar esa continua circulación Duveyrier ideó que los pies metafóricos de la ciudad nueva fueran ruedas, con lo cual parecía querer cimentar la ciudad sobre vagones de trenes. Pensar una ciudad sobre ruedas en 1832 se presentaba caprichosamente como la imagen de la archicirculación futurista próxima a la ciencia ficción. En cambio, casi cien años más tarde esa idea fue la que el crítico de arte Charles Fegdal añoraba: «París, gran estación», aludiendo a que en el siglo XIX la ciudad bullía, era un verdadero mercado y centro de producción. Esta queja de tintes decimonónicos común entre poetas y artistas es un claro ejemplo del estado de espíritu que llegó a crear el ferrocarril a lo largo del siglo XIX.

Si el primer mandamiento sansimoniano era producir, el segundo fue organizar y distribuir la producción. Así auguraba el politécnico Olinde Rodrigues que iba a ser recordado el siglo XIX: como el de la organización⁷⁴. El segundo periódico fundado por los sansimonianos aludía precisamente a esa necesidad: *L'Organisateur* (1829-1831). En sus páginas ya no se publicaron artículos sino prédicas y el tono religioso y las salmodias cristiano-industriales marcaron su línea

⁷² Charles Duveyrier, «La Ville Nouvelle ou le Paris des Saints-simoniens», cit., pp. 317-318.

⁷³ Charles Duveyrier, «La Ville Nouvelle ou le Paris des Saints-simoniens», cit., pp. 327-328: «Ma ville est dans l'attitude d'un homme prêt à marcher, ses pieds sont d'airain; ils s'appuient sur une double route de pierre et de fer. Ici se fabriquent et se perfectionnent les chariots de roulage et les appareils de communication...».

⁷⁴ Olinde Rodrigues (ed.). *Poésies sociales des ouvriers*, París, Paulin, Librairie, 1841, p. V.

propagandístico-editorial. Organizar y hacer circular la mercancía se convirtieron en las palabras mágicas de esta empresa de ascensión religiosa hacia el principio de la universalidad fraternal.

Dado el carácter de misión y de utopía planetaria⁷⁵ del sansimonismo, su tercera arma propagandística se llamó *Le Globe* (1829-1832). Ahí los artículos de los miembros fundadores compartieron las páginas con cartas y reseñas de la doctrina firmados por nuevos fieles. Paralelamente, el aspecto que empezaba a adoptar el planeta bajo la persuasiva mirada industrial, técnica y social de los sansimonianos —dispersados todos los apóstoles en misiones por la superficie del globo⁷⁶—, era el de una gran fábrica compuesta por ciudades-fábricas que permanecían unidas entre sí mediante vías, cual hilos de conducción de energía. Así pues, el planeta se había transformado definitivamente en su campo de acción doctrinal y, como señaló Antoine Picon, ya fuera en París o en provincias, ser sansimoniano significaba automáticamente poner en circulación la doctrina de *L'Organisateur* y sobre todo de *Le Globe*⁷⁷. El cumplimiento de este objetivo fue posible fundamentalmente porque los propios sansimonianos, en su organización interna, se regían también por el esquema de red ferroviaria. Gracias a los trenes pretendían unir todos los continentes en un único gran país. Émile Barrault señaló esta idea en su análisis de los ferrocarriles españoles, y apuntó que sería gracias a la red ferroviaria como todas las Españas serían sólo una. Además, con la construcción de los Ferrocarriles del Norte de España, que unía Madrid con la frontera francesa y en la que participaron como inversores, asesores y técnicos los hermanos Isaac y Émile Pereire, previó que incluso los Pirineos acabarían desapareciendo⁷⁸; los trenes estaban llamados a recomponer

⁷⁵ Antoine Picon. *Les saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, cit., p. 239. La expresión «utopía planetaria» el propio Picon la utiliza voluntariamente aludiendo a su vez al título de la obra de Armand Mattelart: *Histoire de l'utopie planétaire: de la cité prophétique à la société globale*, París, Ed. La Découverte, 1999.

⁷⁶ Charles Duguet. *Salut au nouveau monde*, París, impr. de E. Duverger, 1833, p. 1.

⁷⁷ Antoine Picon. *Les saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, cit., p. 98.

⁷⁸ Émile Barrault. *Les chemins de fer en Espagne*, cit., p. 2.

la fisonomía del planeta y de ahí la necesidad de un orden nuevo con el que organizarlo:

«¡Qué rápidas metamorfosis se producirán cuando, de golpe, una nación enérgica e inteligente ejerza su facultad de comunicación de la que ahora disfruta apenas, con la potencia del instrumento que la habrá ayudado a vencer las dificultades del terreno! Las montañas, por dentro como por fuera, tan sólo podrán ser allanadas por el raíl. Es el raíl quien permitirá que cesen los aislamientos parciales que sufren las provincias vecinas entre sí; el raíl será también quien detenga el aislamiento general por el cual España está separada respecto a Francia y la pondrá directamente en contacto con Europa»⁷⁹.

En ese proceso de prolongación constante de los brazos férreos que debían envolver el globo se asistía a un cara a cara con las huellas de la historia. Los ingenieros tendieron puentes junto a aquellos que en otro tiempo y con otros materiales fueron construidos. Émile Barrault se ocupó con tesón de la cuestión de la historia en sus escritos doctrinarios: cómo retomarla y cómo escribirla en los tiempos nuevos que el vapor y el hierro habían abierto. Apuntaba que la Europa de los tiempos del ferrocarril renacía como Ave Fénix de entre las ruinas del imperio romano; y que tras dieciocho siglos, y con el esfuerzo de la labor común de los hombres para lograr aunar el mundo europeo con las regiones asiáticas, se llegaría a una confederación de naciones independientes y autónomas. Así, los trenes rescataban la historia pero también eran los instrumentos idóneos para abrir el camino hacia el futuro y ofrecer un planeta, un continente y un país oxigenado por la red de vías férreas⁸⁰:

⁷⁹ Émile Barrault. *Les chemins de fer en Espagne*, cit., p. 47: «Que de métamorphoses rapides, lorsque tout d'un coup une nation énergique et intelligente exercera sa faculté de communication dont elle jouit à peine, avec la puissance de l'appareil qui l'aura aidée à vaincre les difficultés du terrain! Les montagnes du dehors et du dedans ne pouvaient être aplanies que par le rail. C'est le rail qui fera cesser les isolements partiels dont les provinces juxtaposées demeurent affligées les unes par rapport aux autres, et il fera cesser l'isolement général dont l'Espagne est affligée par rapport à la France, il la mettra de plain-pied avec l'Europe».

«La invención de los ferrocarriles es uno de los mayores beneficios con los que la ciencia y la industria, asociando sus esfuerzos, han dotado al género humano. Los ferrocarriles parecen realmente llamados a cambiar el rostro del planeta... Una fuerza invencible sacude, quiebra y mina las barreras entre las que los hombres son hoy en día reclusos en pequeños estados, y en consecuencia prepara el advenimiento de vastos imperios. No digo que nos encontremos en la víspera de la caída de todos los tronos o de la rotura de todos los cetros ante la monarquía universal que han esperado algunos grandes conquistadores. Me inclino incluso del lado de aquellos que dudan de que el género humano pueda completamente algún día reconocer una única ley, un único rey o incluso un único dios. Pero me parece que se puede sostener la idea de que no tardaremos en ver organizarse, mediante federación, conquista o bajo no sé qué otros auspicios, numerosos estados que englobarán los reinos por docenas... Esta civilización nueva que tan sólo fue presentida en un principio por algunos hombres superiores... no tendrá agente material más corriente y más poderoso que los ferrocarriles. Para preparar este *novus ordo* y para mantenerlo no se podrá poner al alcance del género humano otro instrumento material más eficaz [que los ferrocarriles]»⁸¹.

⁸⁰ Émile Barrault. *La Russie et ses chemins de fer*, París, Impr. de J. Claye, 1857, p. 3.

⁸¹ Michel Chevalier. *Des chemins de fer en France*, París, impr. de H. Fournier, 1838, pp. 3-4: «L'invention des chemins de fer est un des plus grands bienfaits dont la science et l'industrie, associant leurs efforts, aient doté l'espèce humaine. Les chemins de fer semblent véritablement appelés à changer la face du globe... Une force invincible secoue, ébranle et mine les barrières entre lesquelles aujourd'hui, les hommes sont parqués en petits états, et par conséquent prépare la place pour de vastes empires. Je ne dis pas que nous soyons à la veille de voir tous les trônes s'abaisser et tous les sceptres se courber sous la monarchie universelle qu'ont espérée quelques grands conquérants. J'incline même du côté de ceux qui doutent que le genre humain puisse jamais tout entier reconnaître une seule loi un seul roi, et même un seul dieu. Mais il est, ce me semble, permis de soutenir que nous ne tarderons pas à voir s'organiser, par voie de fédération, par voie de conquête, ou sous je ne sais quel autres auspices, d'immenses états qui engloberont par douzaines les royaumes... Cette civilisation nouvelle que seuls, d'abord, quelques hommes supérieurs avaient pressentie... n'auront pas d'agent matériel plus usuel, plus puissante que les chemins de fer. Pour préparer ce *novus ordo* et pour le maintenir, aucun instrument matériel plus efficace ne sera mis à portée du genre humaine».

Michel Chevalier, desde sus convicciones sansimonianas y su experiencia en Europa y América como ingeniero, señaló dónde podía retomarse el ovillo de la historia cuando hablaba de un *novus ordo*, pues indirectamente aludía a la superación de un orden antiguo. Esa nueva época orgánica inaugurada por los sansimonianos, y por la que se metían de lleno en la historia, llegó gracias al tren y con ella además vino un arte regenerado. De manera que no cabía otro modo de comunicarse y vincularse con sus antepasados si no era con la lengua que usaron los ingenieros romanos y los constructores de las catedrales góticas, epítomes de la arquitectura que aunó la técnica con el arte religioso.

Émile Barrault, comprendiendo el papel protagonista que los ferrocarriles tenían en la redacción de la historia dentro de la ideología sansimoniana, los equiparó a la antorcha que alumbra el pasado en su recuperación. Subrepticamente, y aprovechando su informe sobre el impacto de los ferrocarriles en España, Barrault definió a los artistas e ingenieros como el ejército que llevaba por el continente los mensajes de los sacerdotes y alisaba a su paso las cadenas montañosas. Cada vez quedaba más perfilada desde el sansimonismo la labor de los artistas: ocultar y enmascarar, dulcificándolos, los efectos de las tareas de perforación y actuación de la técnica en la naturaleza y en la vida diaria del hombre. Los artistas, en la doctrina sansimoniana, fueron quienes retiraron los escombros de tales intervenciones y presentaron el nuevo paisaje de vías y estaciones como un fenómeno natural y espontáneo que el propio planeta regalaba a la humanidad. Tanto la pintura como la fotografía en primer lugar fueron llamadas para dar cuenta de esa conquista pacífica de la naturaleza.

5. Poesía de la industria.

Olinde Rodrigues se impuso la tarea de demostrar que el futuro estaba en las manos de quienes tenían la propiedad del trabajo y

en las de quienes día a día manejaban los instrumentos de la producción. Tras llamar a los banqueros para que participasen en el crédito sansimoniano, se dedicó a recopilar las composiciones que los trabajadores hacían con el lenguaje de sus oficios, elevándolo de este modo a lengua universal. Probablemente el lenguaje del obrero-poeta fue al que se refirió Jean-Michel Gouvard cuando señaló que los sansimonianos pretendían crear una archilengua que sucediera a las lenguas humanas⁸². Rodrigues quiso elaborar una antología de poemas producidos en las fábricas: en cuanto lugares de producción, allí también se creaban poemas, inspirados por las máquinas y las herramientas mismas del trabajo:

«Buscando el apoyo de todos los amigos de la paz y del trabajo para la tarea que he emprendido: fundar un nuevo periódico, un periódico de conciliación, he tenido que dirigirme a todas las clases de la sociedad. Así he podido constatar el estado de las simpatías sociales en todos los estamentos; he podido reconocer el progreso alcanzado entre las clases trabajadoras, muy a menudo distanciadas del único camino que pudiera conducir las a mejoras positivas y durables. Y bien, me he esforzado en proclamarlo, y es un deber que llevo a cabo con alegría: he encontrado en los talleres y bajo los techos de las buhardillas numerosos hombres de corazón e inteligencia que ya en el ámbito de sus costumbres y de sus relaciones se entregan activamente y con un éxito continuo a propagar mediante sus escritos o con sus cantos las ideas de orden y de paz basadas en una fe ardiente en un futuro mejor. La gracia sea concedida a estos verdaderos elegidos de las clases obreras que consagran su poco tiempo libre a tal tarea... Es en las poesías de estos trabajadores donde resplandece en el más alto grado la fuerza inspiradora y conciliadora de las nuevas ideas, las que muy pronto van a consolidar la paz entre las naciones y entre las clases, elevándolas a la categoría de principio *social*. La poesía, por el irresistible

⁸² Jean- Michel Gouvard. «Le problème du langage dans *Le Livre Nouveau des Saint-simoniens*», en Philippe Régner (ed.). *Études saint-simoniens*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 2002, p. 90.

atractivo de su lenguaje, es el elemento perfecto para preparar el acercamiento de todas las clases, a rellenar el intervalo de las filas o las posiciones, llevando a los niveles más altos de la pirámide social la expresión más profunda y la más verdadera de las necesidades y de los reclamos legítimos de esta clase numerosa que forma la base del edificio. La aparición de la poesía *social* entre las clases obreras es una manifestación muy significativa del camino que han recorrido las ideas desde hace algunos años, desde que las inspiraciones aumentadas del poeta más nacional, más progresista de la época, transformaron sus canciones populares y sus odas patrióticas en profecías sublimes de la santa alianza de los pueblos... Una nueva era ha comenzado para todas las naciones, y antes que nadie para Francia. La gloria y el orden pacíficos van a suceder a la gloria y el orden militares. La paz ya no es una tregua impuesta o reclamada, es un principio de progreso y de organización»⁸³.

⁸³ Olinde Rodrigues (ed.). *Poésies sociales des ouvriers*, cit., 1841, pp. I-IV: «En recherchant l'appui de tous les amis de la paix et du travail pour l'œuvre que j'ai entreprise, de fonder un nouveau journal, un journal de conciliation, j'ai dû m'adresser à toutes les classes de la société. J'ai donc pu constater l'état des sympathies sociales dans tous les rangs; j'ai pu reconnaître les progrès accomplis parmi les classes ouvrières, trop souvent égarées de la seule route qui puisse les conduire à des améliorations positives et durables. Eh bien, j'ai hâte de la proclamer, et c'est un devoir que j'accomplis avec joie: j'ai trouvé dans les ateliers, sous le toit des mansardes, nombre d'hommes de cœur et d'intelligence, qui déjà, dans le cercle de leurs habitudes, de leurs relations, s'occupent activement et avec un succès croissant à propager par leurs écrits, ou par leurs chants, des idées d'ordre et de paix, basées sur une fois ardente en un meilleur avenir. Grâce soient donc rendues à ces vrais élus des classes ouvrières, qui consacrent à une telle œuvre le peu de loisir que leur laisse un travail opiniâtre, si pénible pour quelques-uns!... Mais c'est dans les poésies de ces ouvriers qu'éclate au plus haut degré la puissance inspiratrice et conciliatrice de ces idées nouvelles, qui vont bientôt consolider la paix entre les nations, et entre les classes, en l'élevant à la hauteur d'un principe *social*. La poésie, par l'irrésistible attrait de son langage, est merveilleusement propre, en effet, à préparer un rapprochement entre toutes les classes, à combler l'intervalle des rangs ou des positions, en faisant arriver aux degrés les plus élevés de la pyramide sociale l'expression la plus pénétrante et la plus vraie des besoins et des réclamations légitimes de ces classes nombreuses qui forment la base de l'édifice. L'apparition de la poésie *social* au milieu des classes ouvrières est une manifestation bien puissante du chemin qu'ont fait les idées depuis quelques années, depuis que les inspirations agrandies du poète le plus national, le plus progressif de l'époque, transformèrent ses chansons populaires, ses odas patriotiques, en prophéties sublimes de la sainte alliance des peuples, de la sainte famille de l'humanité... Une ère nouvelle a commencé pour les nations et

Puesto que para el conde de Saint-Simon el obrero era equiparable operativamente a un reloj de pulsera, dadas las leyes por las que se regía dentro y fuera de la fábrica, qué mejor que un relojero llamado Louis Festeau para componer una cantata al «Ferrocarril», y unir poéticamente orden y precisión:

«Gloire aux arts! aux progrès,
Qui font passer la terre
Des fureurs de la guerre
Aux travaux de la paix.

La discorde a brisé son glaive
Sur des pavés, sur des tombaux;
Peuple! mets à profit la trêve,
Accomplis tes destins nouveaux.

Devant toi, l'étude savante
Ouvre des chemins à tes pas
Au génie armé d'un compas
Prête la force intelligente.

Gloire aux arts! etc.

Nos champs creusés par la victoire
Ont bu trop de sang et de pleurs:
D'autres sillons, une autre gloire
Viennent s'offrir aux travailleurs.
Jadis, l'homme, à la voix d'un maître,
Vers des canons devait marcher,
Ce n'est plus qu'aux flancs du rocher
Que doit éclater le salpêtre...
Gloire aux arts! etc.

Sur la Seine et sous la Tamise,
Que le fer s'aligne en cordeaux;
Qu'à nos lois la vapeur soumise
Asse voler de lourds fardeaux;
Que les arcs suspendus sur l'onde
Franchissent les gouffres béants,

d'abord pour la France. L'ordre et la gloire pacifiques vont succéder à l'ordre et à la gloire militaires. La paix n'est plus une trêve imposée ou réclamée, c'est un principe de progrès et d'organisation».

Et pour nos courses de géants
Rapprochons les bornes du monde.
Gloire aux arts! etc.

Lorsque la France, dans sa sphère,
Fait graviter vingt nations
Aidons ce foyer de lumière
A répercuter ses rayons.
Pour traverser les métropoles,
Ouvrons mille sentiers divers,
Et que Paris, dans l'univers,
Soit le point central des deux mondes.

Gloire aux arts! etc.

Quand du *passé* la main débile
Retient le char de l'avenir,
Avec ce vieillard immobile
L'instant est venu d'en finir;
A travers les temps, les royaumes,
Volons à des destins meilleurs,
Et sur nos wagons voyageurs
Emportons le siècle et les hommes!

Gloire aux arts! etc.

Peuple! sans combat, sans martyre
Apprends tes devoirs et tes droits
Un jour, l'UNITÉ doit détruire
Les barrières et les octrois ;
Bientôt, la raison, la sagesse,
Tout haute pour toi vont conspirer;
Le bonheur doit équilibrer
Le travail avec la richesse!...

Gloire aux arts! aux progrès,
Qui font passer la terre

Des fureurs de la guerre
Aux travaux de la paix»⁸⁴.

⁸⁴ Olinde Rodrigues (ed.). *Poésies sociales des ouvriers*, cit., pp. 77-80.

Philippe Régnier definió el sansimonismo como el laboratorio de la invención del siglo XIX, y cabría añadir que París fue entonces el epicentro de sus sísmicas propuestas. Realmente un cataclismo tectónico hubiera facilitado mucho las cosas a los ingenieros sansimonianos: que la tierra se hubiera abierto por propia voluntad, por la imperiosa necesidad de recibir la gracia del ferrocarril, y que tanto túneles y pasos montañosos se hubieran horadado pacíficamente ya que el globo era su campo de actuación y ellos tenían licencia para modificarlo. Fue del lema de Saint-Simon: «Todo para la industria, todo por ella»⁸⁵, de donde Régnier dedujo que el siglo XIX salió de los tubos de ensayo del laboratorio sansimoniano de Ménilmontant; deducción que también podría servirle para devaluar aquellas teorías que tildaron a los sansimonianos de meros utopistas sociales. Al menos tres fueron las lecciones que han perdurado de su insistente labor doctrinal en los cien años siguientes de ser enunciadas. En primer lugar, asentaron la idea de la necesidad de los ferrocarriles⁸⁶: significaron mucho más que una máquina y se erigieron en un modelo de conducta, de circulación y ordenación universal. En segundo lugar, la recuperación del prestigio didáctico, político y social de los artistas al considerarles portavoces y vanguardia del nuevo orden que pretendían instaurar y gramáticos del nuevo lenguaje universal en relación a las misiones encomendadas. Por último, la importancia concedida a la idea de orden asociada con la de progreso y bienestar, extraídas a su vez de la formulación de las leyes que debían regir una vida basada en principios de consumo y producción.

⁸⁵ Irene Manfredini. *Saint-Simon. Les manuscrits de «L'Industrie»*, Florencia, Leo S. Olshchki Editore, 1999, p. 13: «Tout par l'industrie, tout pour elle».

⁸⁶ Los sansimonianos, con los escritos de Michel Chevalier —*Du système Méditerranée, Des chemins de fer en France*— y los hermanos Pereire a la cabeza, insistieron sobre los beneficios de los sistemas de red para la circulación de los productos de la industria, materiales y abstractos, y ante esto el sistema ferroviario representaba la idea de red del progreso. Pero como bien matiza Antoine Picon, el sistema de red de ferrocarriles planteado por los sansimonianos formaba parte de un plan de mayores dimensiones y pretensiones acerca del ordenamiento de los territorios y las ciudades a escala de la tierra. Véase Antoine Picon. *Les saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, cit., p. 21.

La religión sansimoniana de la industria y la circulación, del crédito y del trabajo, sembró en esa sociedad nueva, moderna e industrial del siglo XIX ciertos tics y modos de actuación cuya pervivencia se constatan casi un siglo más tarde en las bases ideológicas de otros intentos políticos y artísticos doctrinales que se arroparon también con la bandera del progreso y el futuro por conquistar. Según Antoine Picon, la pervivencia de los principios sansimonianos referidos al control del arte y los artistas constituye la prueba de que se trataba de un tipo de apostolado, fundado sobre la completa integración de las diferentes dimensiones de la existencia humana y el trabajo, además de en el disfrute estético, la reflexión y el sentimiento religioso. A este respecto las siguientes palabras de Prospère Enfantin bien podrían haber sido dichas ochenta años más tarde por Albert Saurier, director de la revista *La culture physique* o por el pintor Fernand Léger:

«Es necesario que la naturaleza apostólica se forme. Para eso debemos primero salir de nuestra concha protectora en las que nos asfixiamos y después abandonar nuestras costumbres de amos y de ociosidad para preparar nuestro cuerpo al trabajo y al ejercicio, nuestra voz al canto, nuestros oídos a la armonía, alimentar nuestro espíritu con el conocimiento del mundo, hacer ver a Dios a nuestros hijos en los astros, sobre la superficie del planeta y en sus entrañas, hablar de música y astronomía, arquitectura, geografía, poesía y geología. De aquí saldrán el himno, el templo y la Génesis»⁸⁷.

Como cualquier religión que se prestara, la sansimoniana debía tener también sus templos. Los propios sansimonianos los

⁸⁷ Carta de Enfantin a Capella (30 abril 1832), cit. en Antoine Picon. *Les Saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, cit., p. 143: «Il faut que la nature apostolique se forme. Pour cela nous devons d'abord sortir de notre coquille monsignienne où nous étouffions et ensuite laisser derrière nous nos habitudes de maîtrise et d'oï-siveté, faire notre corps au travail et à l'exercice, nos voix aux chants, nos oreilles à l'harmonie, nourrir notre esprit de la connaissance du monde, faire voir Dieu à nos enfants dans les astres, sur la surface du globe et dans ses entrailles, parler musique et astronomie, architecture et géographie, poésie et géologie. De là sortirons l'hymne, le temple et la Genèse».

veían por doquier: en las fábricas, los mercados, galerías o en las estaciones de tren, porque sus templos eran los centros de producción y los puntos de distribución de mercancía. Para algunos pensadores e historiadores del siglo XIX, las estaciones, antes incluso que las fábricas, fueron el verdadero símbolo de la época industrial: eran el lugar donde se exhibían las máquinas ante el gran público y donde, de manera completamente natural, los productos de la industria habían encontrado su lugar⁸⁸ y de allí partían para que continuase el proceso de circulación de las mercancías. En Ménilmontant, el barrio parisino donde se recluyeron los sansimonianos, se levantó la iglesia de Notre-Dame de la Croix (1863-1869). La obra fue de Antoine Hérét, en un estilo ecléctico neorrománico e industrial donde los arcos de medio punto que refuerzan la nave central son de hierro fundido. Esta opción en el uso del hierro en el interior de las nuevas iglesias provocó la ira de Eugène Viollet-le-Duc y abrió una acalorada controversia entre arquitectos sobre materiales, interpretaciones históricas y purismos constructivos en la que destacó como su contrincante Louis-Auguste Boileau. Éste fue el encargado, entre otras obras, de la remodelación de la iglesia de Saint-Eugène, también en París, la cual en seguida se ganó el apelativo de «la Sainte-Chapelle del hierro», como ejemplo máximo de ese momento donde la arquitectura industrial servía para la actualización de soluciones históricas al tiempo que el hierro se elevaba del suelo y era utilizado con una finalidad distinta a la ferroviaria; no era material de conquista sino de plegaria.

Se introduce así otra aportación de los sansimonianos en la configuración del espectro de la modernidad decimonónica. Se trata de la apología del hierro, y no sólo como material constructivo, sino también como agente simbólico dentro la doctrina de los industriales. Además de material característicamente moderno por su directa vinculación con el mundo industrial, el mismísimo Enfantin confesó a Michel Chevalier que el hierro ocupaba el primer rango entre los materiales de la arquitectura sacerdotal⁸⁹. Ese era el mensaje que recor-

⁸⁸ François Loyer. *Le siècle de la industrie*, Ginebra, Skira, 1983, p. 58.

⁸⁹ Cit. Antoine Picon. *Les saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, cit., p. 273.

daba Patrick Tacussel en su trabajo sobre Balzac y los sansimonianos: «Respecto al templo de la ciudad futura [refiriéndose a la descripción de Charles Duveyrier en *La Ville Nouvelle ou le Paris des sansimoniens*], se construirá con hierro y acero, pues lo metálico se encuentra en la base de la “arquitectura sacerdotal” del nuevo mundo industrial»⁹⁰. Estas palabras suponen, por parte de los sansimonianos, la sacralización teórica del hierro; y las iglesias levantadas por Boileau su realización práctica: «La arquitectura religiosa podrá alcanzar los más grandes servicios con el correcto empleo del hierro y la fundición»⁹¹.

El propio Chevalier glorificó su uso en la reseña que elaboró sobre la Exposición Universal de Londres de 1851; ahí enumeraba las múltiples ventajas de la utilización de este metal frente a la piedra. Su panegírico del hierro apareció como artículo en el *Journal des Débats* unos años más tarde; en él equiparaba por sus ventajas la arquitectura gótica con las construcciones contemporáneas que se servían del hierro. Anne Coste ha señalado en un estudio sobre la revisión histórica del modelo arquitectónico gótico que Michel Chevalier defendió el empleo del hierro sobre todo desde el punto de vista estructural: al no necesitar tantos puntos de apoyo, la arquitectura de hierro aplicada a las iglesias ofrecía más espacio libre y resultaba idónea para cobijar a los numerosos fieles. En opinión de Chevalier, el hierro se convertía por derecho propio en un material particularmente recomendado para la arquitectura industrial y comercial (escaparates, estaciones, fábricas, mercados, dársenas, etc.) lo mismo que para puentes, necesarios en el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias⁹². Pero sobre

⁹⁰ Patrick Tacussel. *Mithologie des formes sociales. Balzac et les saint-simoniens ou Le destin de la modernité*, cit., p. 195: «Quant au temple de la cité future, il est construit de fer et de acier, le métallique étant la base de l’ «architecture sacerdotale» du nouveau monde industriel».

⁹¹ Michel Chevalier. «Exposition Universelle. Le fer et la fonte employés dans les constructions monumentales», *Journal des Débats* (1er. juin 1855), en Eugène Viollet-le-Duc. *La querelle du fer, contre Louis-Auguste Boileau*. Suivi de Michel Chevalier: *Le fer et la fonte employés dans les constructions monumentales*, París, Éditions du Linteau, 2002, pp. 73-74: «L’architecture religieuse a les plus grands services à atteindre de l’emploi judicieux du fer et de la fonte».

⁹² Anne Coste. *L’architecture gothique: lectures et interprétations d’un modèle*, Saint-Étienne, Centre d’études foreziennes; Publications de l’Université de Saint-Étienne, 1997,

todo destacó porque fue el material elegido para levantar el templo de la nueva religión —el palacio de cristal de Paxton— y ahí Chevalier no escatimó en palabras ni en loas para agasajarlo. Walter Benjamin, en su ingente tarea de recolector de fragmentos literarios y testimonios con los que componer la historia del siglo del ferrocarril, recuperó el poema que el propio Michel Chevalier compuso para cantar que el sueño de industria fraternal debía erigirse sobre columnas de hierro:

«Les colonnes du temple
Étaient des faisceaux
Des colonnes creuses de fer fondu
C'était l'orgue du temple nouveau

La charpente était de fer, de fonte, d'acier
De cuivre et de bronze
L'architecte l'avait posée sur les colonnes
Comme un instrument à cordes sur un instrument à vent.

Le temple rendait aussi à chaque instant du jour
Des sons d'une harmonie nouvelle
La flèche s'élevait comme paratonnerre
Elle allait dans les nuages
Chercher la force électrique
L'orage la gonflait de vie et de tension

Au sommet des minarets
Le télégraphe agitait ses bras
Et de toute part apportait
Des bonnes nouvelles au peuple»⁹³.

Este entusiasmo por el hierro fundido les concedía la posibilidad de reducir el grosor de los muros, desescombrar los edificios y desmaterializar la arquitectura, dejándola tan sólo en su esqueleto y estructura y ofreciendo así una apariencia más liviana que la aproximaba al orden de lo espiritual. El uso del hierro con la extensión de raíles y vías por el planeta enseñó a ver e imaginar ese mundo que sugerían y posibilitaban las líneas de hierro en su esencia, en su estructura vital:

pp. 84-85.

⁹³ Walter Benjamin. *Paris, capitale du XIX^e. siècle*, cit., pp. 184-185.

como sistemas nerviosos, sistemas de circulación sanguínea o sistemas respiratorios que, como los del cuerpo, no son visibles pero se exigen necesarios.

Los trabajadores, las asociaciones sindicales y algunos miembros del estamento religioso no encontraron mejor modo de cerrar el siglo XIX que erigir un templo al trabajo valiéndose del hierro. Fue la iglesia de Notre-Dame du Travail, en París, y de su construcción se encargaron los mismos operarios que participaron en las tareas de levantamiento y acomodación de los pabellones de la Exposición Universal de París del año 1900. Incluso utilizaron el sobrante de hierro usado para levantar las representaciones de ese micromundo a lo largo del Sena. El impulsor de este hogar espiritual para los trabajadores fue M. Soulange-Bodin, destinado en 1896 como cura a la parroquia de Plaisance, donde asumió la tarea de construir una iglesia en el terreno que su predecesor ya había adquirido. Unos días antes del comienzo de las obras Soulange-Bodin recibió una carta del vicepresidente de la Unión Fraternal del Comercio y de la Industria: «¿Por qué no pone bajo la advocación de Nuestra Señora del Trabajo la iglesia que usted va a edificar y reserva un pilar a cada una de las profesiones industriales o comerciales, como antaño las antiguas corporaciones?... Cuando un trabajador entre en la iglesia verá allí una enseñanza: que su profesión tiene un santo patrón, que pertenece a una corporación y tiene un escudo»⁹⁴. Lo que impulsó la construcción de este nuevo templo, tanto por parte del sacerdote como por la de estos patrocinadores, fue el deseo de honrar la dignidad del trabajador, fiel de la nueva religión, mediante la actualización de la representación de las artes y los oficios al mejor estilo medieval:

⁹⁴ Alain Maillard de la Morandais. *Notre-Dame du Travail de Plaisance*, París, juin 1985, s.p.: «Si vous placiez votre église à édifier sous le vocable de Notre-Dame du Travail, réservant un pilier à chacune des professions industrielles ou commerciales, servant les anciens corporations?... Un ouvrier entrant dans l'église verrait un enseignement: que sa profession a un saint patron, qu'elle a eu une corporation et des armes».

«¿Para qué una iglesia? Para unir en el ámbito de la religión a los trabajadores de todas las clases. ¿Por qué en París? Porque París es considerada con razón el centro del trabajo y de la industria... ¿Para cuándo? Para 1900. Se requiere que los trabajadores de los dos mundos, cuando vengan a la Exposición Universal, puedan ir a rezar al santuario de la Virgen del Trabajo. Conviene que para el año 1900, al mismo tiempo que se abra el Palacio de los productos del trabajo, se abra para los productores un gran Santuario de unión y de concordia»⁹⁵.

Se trataba de sacralizar el trabajo y convertirlo definitivamente en una religión al levantarle sus propios templos. Su arquitecto, Jules Astruc, optó por una estructura metálica —para la que utilizó 135 toneladas de hierro y acero— que acentuaba al interior el parecido con una fábrica. En la conjunción de un edificio religioso realizado con hierro continuaron la vía de la equiparación formal, funcional e ideológica de los centros de trabajo con los de devoción.

En el panorama abierto por la religión del trabajo, del progreso y el sansimonismo habría que recordar al escritor, fotógrafo y crítico artístico y literario Maxime du Camp, bautizado por Antoine Picon como «sansimoniano de última hora». Amigo de Gustave Flaubert y de Théophile Gautier, Du Camp realizó en 1847 su primer viaje a Egipto, donde se llevaban a cabo importantes trabajos tanto de ingeniería civil como expediciones arqueológicas. Regresó dos años más tarde, esa vez acompañado por Flaubert; este segundo viaje tampoco fue una aventura juvenil, sino que se trataba de una misión en toda regla. Respaldada por el Ministerio de Instrucción Pública, su propósito era dejar constancia literaria y fotográfica de su expedición.

⁹⁵ Alain Maillard de la Morandais. *Notre-Dame du Travail de Plaisance*, cit., s.p.: «Pour qui une église? Pour unir sur le terrain de la Religion les travailleurs de toutes les classes. Pourquoi à Paris? Parce que Paris est considéré à juste titre comme le centre du travail et de l'industrie... Pour quand? Pour 1900. Il faut qu'en venant à l'Exposition Universelle les travailleurs des deux Mondes puissent venir prier dans le sanctuaire de la Vierge du Travail. Il faut qu'en 1900, tandis que s'ouvrira le Palais des produits du travail, s'ouvre pour les producteurs du travail un grand Sanctuaire d'union et de concorde».

Du Camp se enfundó en el concepto sansimoniano de misión: como escritor, estaba llamado a dar cuenta de las huellas del pasado para corroborar que los colosales vestigios respondían a un sistema de proporciones perfectas y eran canon estético universal⁹⁶.

La exactitud de los datos objetivos aportados por la misión gracias al uso del daguerrotipo se puso de manifiesto en los ciento veinticinco calotipos que ilustraban las anotaciones de su viaje por Oriente. Francis Wey, crítico de la revista fotográfica científica *La Lumière*, en septiembre de 1851 se refirió a esas pruebas documentales con las siguientes palabras: «M. du Camp... ha elegido sus puntos de vista con inteligencia; sus cuadros están bien compuestos y ha sabido conciliar el interés y el encanto pintoresco con las exigencias de la realidad indispensables a los asuntos de estudio. Nadie, hasta este momento, ha aportado tanto como él y nadie, seguramente, lo superará»⁹⁷. Lo pintoresco era la unión del criado egipcio de origen nubio y las ruinas de los colosos. Las fotografías de du Camp eran el ejemplo de la exactitud de los datos, de sus posibilidades científicas y de la rapidez en la reproducción requerida para interpretar y dilucidar el lenguaje ornamental con el que estaban escritos los jeroglíficos. Estas fueron las cualidades y virtudes que del daguerrotipo destacó François Arago en su discurso de presentación del invento ante la comunidad científica francesa en 1839:

«Para copiar los millones de jeroglíficos que solamente cubren los exteriores de los grandes monumentos de Tebas, de Menfis, de Karnak, etc., se

⁹⁶ Los resultados de la misión fueron publicados en 1852 como libro y titulado: *Égypte, Nubie, Palestine et Syrie: dessins photographiques recueillis pendant les années 1849, 1850 et 1851, accompagnés d'un texte explicatif et précédés d'une introduction par Maxime Du Camp, chargé d'une mission archéologique en Orient par le Ministère de l'Instruction publique*. La casa editorial encargada de la publicación lanzó un anuncio de la obra de du Camp por su doble interés: arqueológico y fotográfico, esto es científico y pintoresco al tiempo que novedoso.

⁹⁷ Francis Wey. s.t., *La Lumière*, 14 septembre 1851, p. 126-127: «M. Du Camp, ... a choisi ses points de vue avec sagacité; ses tableaux sont bien composés, et il a su concilier l'intérêt et le charme pittoresques, avec les exigences de la réalité indispensable à des sujets d'études. Personne, jusqu'ici, n'a donné autant que lui, et personne, assurément, ne fera mieux».

necesitarían veintenas de años y legiones de dibujantes. Con el daguerrotipo un único hombre podría realizar este inmenso trabajo. Dotad al Instituto de Egipto de dos o tres aparatos de M. Daguerre y en varias planchas grandes de la obra célebre, fruto de nuestra inmortal expedición, enormes jeroglíficos reales vendrán a remplazar los jeroglíficos ficticios o de pura convención... Diez o doce minutos serán apenas necesarios, en los tiempos oscuros del invierno, para tomar la vista de un monumento, de un barrio, de una ciudad o de un lugar. A esto habría que añadir el tiempo del montaje y disposición de la cámara negra, el tiempo de preparación de la placa, el tiempo que dura la operación destinada a revelar la prueba y hacerla insensible a la acción luminosa»⁹⁸.

Las legiones de artistas, dibujantes y poetas quedaron reducidos por obra y gracia de la ciencia y la técnica a un único y valeroso artista: el daguerrotipista. El pincel quedó derrocado por el daguerrotipo y el ejército de artistas por una única cabeza en la vanguardia. Esta fue una de las más fragantes consecuencias del proceso de reducción y simplificación hacia el que conducían las innovaciones técnicas y científicas así como los cada vez más perfeccionados procesos de producción industrial. Además, la clave del discurso de Arago fue que reconoció al daguerrotipo como un nuevo instrumento para el estudio de la historia y la arqueología. De modo que la previsión más generalizada fue que estas primeras cámaras fotográficas en manos de

⁹⁸ François Arago. *Le Daguerreotype. Rapport fait à l'Académie des Sciences de Paris le 19 août 1839*, Caen, L'Échoppe, 1987 [1839], p. 15: «Pour copier les millions d'hiéroglyphes qui couvrent même à l'extérieur les grands monuments de Thèbes, de Memphis, de Karnak, etc., il faudrait des vingtaines d'années et des légions de dessinateurs. Avec le Daguerreotype, un seul homme pourrait mener à bonne fin cet immense travail. Munissez l'Institut d'Égypte de deux ou trois appareils de M. Daguerre, et sur plusieurs des grandes planches de l'ouvrage célèbre, fruit de notre immortelle expédition, de vastes étendues d'hiéroglyphes réels iront remplacer des hiéroglyphes fictifs ou de pure convention... Dix ou douze minutes sont à peine nécessaires, dans les temps sombres de l'hiver, pour prendre la vue d'un monument, d'un quartier d'une ville, d'un site. À cela il faut ajouter le temps du débalage et de l'arrangement de la chambre noire, le temps de la préparation de la plaque, le temps que dure la petite opération destinée à rendre le tableau, une fois crée, insensible à l'action lumineuse».

los sabios traerían nueva luz con la que iluminar las páginas de la historia: «Ahora, querido Théophile, si quieres como yo olvidar esas ferocidades serias y respetables de una fe ardiente, iremos juntos a visitar las pirámides y contemplar esa esfinge que todavía no ha revelado el secreto de su enigma»⁹⁹.

No muy lejos en el tiempo de aquel viaje a Oriente, y en una fecha tan destacada para las bellas artes y la industria francesa como fue el año 1855, año de la Exposición Universal de la Industria celebrada en París¹⁰⁰, Maxime du Camp publicó un libro de poemas que debió hacer las delicias de Enfantin y su séquito apostólico: *Les chants modernes*. En este trabajo la idea de misión artística estaba mejor definida y las connotaciones políticas de su discurso se presentaban de forma más evidente. Esos cantos modernos eran un compendio de sonetos y poemas dedicados al camino, al viajero, al insomnio, a los celos, a la impertinencia, al paisaje, a las mujeres turcas –dedicado a Théophile Gautier–, a la apostasía, la inspiración y la tristeza, entre otros. Se completaban con una serie de composiciones brindadas a la materia industrial: el vapor, la bobina, la locomotora, el monedero, la guadaña; y dejaba para el final unos cantos al amor. El prefacio de este poemario lo convirtió en una abierta declaración de intenciones. Enumeró los principales puntos de la doctrina sansimoniana y dejó constancia del malestar artístico y social de su momento. Para poner remedio a tal situación se atrevió a dictar la fórmula magistral que podría hacer reaccionar tanto a esos artistas como a esa sociedad que empezaba a enfermar de lasitud y rutina:

«Ciertamente, como prueba de amor por el pasado,
lamentando siempre inútiles insipideces, antigua edad

⁹⁹ Maxime du Camp. *Égypte, Nubie, Palestine et Syrie: dessins photographiques recueillis pendant les années 1849, 1850 et 1851*, cit., p. 63: «Maintenant, cher Théophile, si tu veux avec moi oublier ces férocités sérieuses et respectables d'une foi ardente, nous irons ensemble visiter les pyramides et regarder ce sphinx qui n'a point encore dit le mot de son énigme».

¹⁰⁰ En ese año se celebró en París la Exposición Universal, fue allí donde las máquinas y los instrumentos de la industria se expusieron con un empaque y solemnidad inusual hasta la fecha, y donde la fotografía fue presentada y alabada por su doble finalidad y carácter científico y artístico.

media, rococó, gorro frigio pero nunca actual, [la literatura] asiste al trabajo conmovedor de su siglo enfermo de verdad, sin parecer ni siquiera darse cuenta de ello... Es necesario que Francia lleve en su corazón una fuerza vital particular para que no sea abatida por esta gerontocracia que la devora. El culto a lo *viejo* es en nuestro país una manía, una enfermedad, una epidemia. Hay organismos constituidos para guardar, conservar y embalsamar las momias roídas por los gusanos del pasado»¹⁰¹.

Enfermos de pasado y perseguidos por los fantasmas de Atenas, su mensaje era muy claro: había que conocer el pasado, pero no repetirlo. Con sus cantos modernos exaltaba la materia; no encontraba sentido alguno en ocuparse de la guerra de Troya o de las Panateneas en un siglo que había visto nacer el cloroformo y la electricidad, que había encontrado aplicaciones para la hélice, el vapor, la fotografía y la galvanoplastia:

«Sachez le passé, soit! Mais chantez l'avenir!
L'âge d'or est tout près, nous y touchons peut-être;
Appelez de vos vœux celui qui doit paraître;
Ayez plus d'espérance et moins de souvenirs!»¹⁰².

La queja de du Camp entroncaba directamente con el pensamiento sansimoniano, pero él asignó, de manera más directa y contundente de como lo habían hecho Barrault o Enfantin misiones concretas a los artistas. En su opinión, los literatos y los miembros de una depurada academia francesa debían encargarse de elaborar un diccionario de términos de uso corriente. Du Camp vislumbraba tam-

¹⁰¹ Maxime du Camp. *Les chants modernes*, París, Michel Levy Frères, Éditeurs, 1855, p. 6: «En effet, en proie à l'amour du passé, regrettant toujours d'inutiles fadaïses, antique moyen âge, rococo, bonnet rouge, et jamais actuelle, elle [la littérature] assiste au travail émouvant de son siècle en mal de vérité, sans même paraître s'en apercevoir... Il faut que la France porte en son cœur une force vitale très-singulière pour qu'elle n'ait pas encore été tuée para cette gérontocratie qui la dévore. Le culte du *viens* est chez nous une manie, une maladie, une épidémie. Il y a des corps constitués à garder, à conserver, à embaumer les momies rongées par les vers du passé».

¹⁰² Maxime du Camp. «Aux poètes», *Les chants modernes*, cit., p. 47.

bién esa edad de oro que anhelante profetizó Saint-Simon y que debía alcanzarse gracias a la guía de la vanguardia literaria y artística, poseedoras del don de la palabra:

«Armada con sus incesantes descubrimientos y sus formidables instrumentos de trabajo, sintiendo actuar en ella los gérmenes de un crecimiento extraordinario, nuestra época quiere la paz con el fin de llegar lo antes posible a los tiempos afortunados que ella anuncia... En el futuro preparado mediante los hechos que nos asaltan, ¿cuál será el papel de la literatura? ¡En nuestra opinión será inmenso! La literatura se ocupará definitivamente de formular el nuevo dogma; tendrá que depurar la ciencia de las oscuras nubes en las que se complace y tendrá que dirigir la industria ya que el siglo pertenece a los planetas y a las máquinas... Es necesario ser de su tiempo, a cualquier precio y de cualquier manera. Por pequeña que sea nuestra linterna girémosla hacia delante para iluminar el futuro»¹⁰³.

Para acentuar la condición de vanguardia de los escritores Maxime du Camp los organizó cual ejército dispuesto para la batalla. A la cabeza situó al poeta, el elegido y besado en la frente por Dios; le seguía la infantería de los novelistas, la artillería compuesta por los historiadores y la caballería encarnada por los dramaturgos. Flanqueando el grueso del ejército se situaban los periodistas y folletinistas, esos «niños perdidos» de la literatura. Pese a la necesidad de guías, du Camp matizó que no todos los literatos eran iguales, aunque un nombre los englobara como tal¹⁰⁴.

¹⁰³ Maxime du Camp. *Les chants modernes*, cit., pp. 20-21: «Armée de ses découvertes incessantes et de ses formidables instruments de travail, sentant s'agiter en elle les germes d'un agrandissement extraordinaire, notre époque veut la paix afin d'arriver plus vite aux temps bienheureux qu'elle présente... Dans l'avenir préparé à travers les événements qui nous assaillent, quel sera le rôle de la littérature? Il sera immense, selon nous! Elle aura à formuler définitivement le dogme nouveau; elle aura à dépouiller la science des nuages obscurs où elle se complait et aura à diriger l'industrie, car, j'en suis fâché pour les rêveurs, le siècle est aux planètes et aux machines... Il faut être de son temps à tout prix et quand même; si petite qu'elle soit notre lanterne, tournons-la en avant pour éclairer l'avenir».

¹⁰⁴ Maxime du Camp. *Les chants modernes*, cit., p. 38: «On a dit: La vie est un combat!

Con su canto a la locomotora du Camp puso desde el primer verso las cartas boca arriba, pues comenzar con la cita de un versículo del Apocalipsis de San Juan no podía provocar más desconcierto: «Las cabezas de los caballos eran como cabezas de leones, y de su boca salía fuego, humo y azufre». La equivalencia entre bestias infernales y locomotoras se convirtió en un lugar común entre escritores y poetas entregados al entusiasmo industrial, que a su vez veían con asombro ese proceso de mimetización entre el hombre y la locomotora, la cual quedaba convertida así en personaje y protagonista de la historia. Émile Zola fue un claro ejemplo de este fenómeno y su obra *La bestia humana* (1890) supuso la demostración de la intromisión, ya insalvable, del mundo ferroviario en el devenir del hombre, en su cuerpo, su mente y su destino.

«Dans ma large remise en fonte,
Reposer, moi que rien ne dompte,
Mes grands membres de mastodonte,
Mes membres de fer et d'airain.

J'ai bien couru depuis l'aurore,
J'ai galopé jusqu'à la nuit;
De mes rudes flancs chauds encore
De toute le feu que je dévore,
J'entends la vapeur qui s'enfuit
Et qui s'éparpille à grand bruit.

Qu'elle parte en légers nuages,
Pour continuer ses voyages;
Et qu'elle se mêle aux orages
Que s'amassent à l'horizon;

Je voudrais m'en aller comme elle
Et prendre ma course sans fin;
À tout repos je suis rebelle;

Cela est vrai, surtout de la vie littéraire; l'écrivain qui ne sent pas à la fois apôtre et soldat fera bien de se taire, il est inutile. Quelques-uns croient avoir accompli toute leur mission lorsqu'ils ont savamment agencé des mots, assemblé des rayonnantes images et coloré leur style de toutes les nuances de l'arc-en-ciel. Ils se trompent; ils sont à un véritable littérateur ce qu'un maître d'escrime est à un vaillant capitaine».

Je demande qu'on m'attèle
A mes wagons! Quand donc, enfin,
Me lanceraï-je en mon chemin?

Je vais toujours, rien ne m'étonne,
Qu'il pleuve, qu'il grêle ou qu'il tonne,
Je fais, dans mon corps qui bouillonne,
Plus de bruit que le ciel en feu!

Tout poids n'est qu'un enfantillage
Que j'emporte toujours courant;
Mon souffle courbe le feuillage;
Derrière moi, comme un sillage,
Je laisse un sentier fulgurant,
Et je mugis en respirant!
De mes vigueurs il est le maître,
Sur mon dos il n'a qu'à paraître,
Et, comme un dévot à son prêtre,
J'obéis à tout ce qu'il veut.

Je suis le corps dont il est l'âme:
J'ai beau faire tous mes fracas
Et j'ai beau vomir de la flamme,
Je suis faible comme une femme
Quand il me touche de son bras,
Et je suis humblement de ses pas!

Car je suis l'instrument qu'il aime,
Car je suis sa force suprême;
Tant pis pour le poltron, tout blême
Qui me croit un épouvantail!

Sainte un jour je serait nommée;
Ma puante et sombre fumée
Vaut plus que la brise embaumée,
Car c'est le parfum du travail.

Le parfum qui près de Dieu monte
Et qui lui dit: «Je viens à toi!
«L'homme veut que je te raconte
«Que de ton amour il tient compte,
«Qu'il cherche à vivre dans ta loi,

«Et qu'il travaille et qu'il a foi!

Non! non! Je suis la délivrance;
Je porte les rédempions!
Mes flancs sont remplis d'espérance,
C'est moi qui tuerai la souffrance
Parmi les générations,
Et j'unirai les nations!

Je démolirai les barrières
Qu'on élève sur les frontières,
Et je comblerai les ornières
Où chaque peuple dort encore.

De moi jaillira l'étincelle
Qui doit éclairer l'avenir;
Il faut que de mes flancs ruisselle,
Comme un fleuve que rien ne cèle,
La paix que chacun doit bénir,
La paix qui ne doit plus finir!»¹⁰⁵.

La locomotora, que había sido elevada a divinidad por los sansimonianos, du Camp la puso en conversación directa con Dios, en un Olimpo sofocado por las nubes que estos nuevos dioses expulsaban en su profunda respiración.

6. Otros misioneros de la religión de los trabajadores.

La doctrina sansimoniana no fue la única que se desarrolló en las primeras décadas del siglo XIX que otorgó misiones al arte o pretendió establecer un orden en el mundo moderno. Fourier, Comte, y las corrientes de pensamiento de corte socialista y científico-positivista compartieron protagonismo con las ideas de Saint-Simon. Fue en ese panorama donde sobresalió Jean Journet, bautizado como el peregrino moderno, y su obra *Jérémie en 1845*:

¹⁰⁵ Maxime du Camp. «La locomotive», *Les chants modernes*, cit., pp. 290-305 (extractos).

«¡Al trabajo! ¡Al trabajo, artista! ¡Qué! ¿Las miradas constantemente fijas en un occidente nebuloso? ¡Qué! Siempre sentado sobre las ruinas de un pasado volcánico, ¿qué pretendes descubrir? ¿Qué puedes esperar? ¡Ánimo! Levántate, gira la cabeza, mira, pero domina el vértigo que debe primero inspirar una aparición milagrosa... ¿Y bien? Se requiere que un pintor con renombre, que un poeta respaldado, que un escultor inspirado desencadene gracias a la admiración, entorno a un trabajo revelador, los corderos de Panurgo. Os creo digno de realizar este milagro. Os invito a consagrar en esto vuestro genio; y seguro de que esta vez he sido comprendido, os envío por adelantado vuestra corona de la inmortalidad»¹⁰⁶.

La tarea que Journet encomendaba a los artistas era la de aunar y evitar ese suicidio colectivo de todos los miembros del rebaño, recurriendo a la metáfora del episodio de Panurgo del *Gargantua y Pantagruel* de Rabelais. Journet defendía que el artista fuera ese guía que por su don particular de dominio de un lenguaje elocuente y universal sabía ganarse la admiración y el respeto del rebaño que tenía a su cargo.

Jean Journet, discípulo del pensador socialista Louis Fourier, se lanzó a recorrer los caminos del planeta para extender humildemente la doctrina de su maestro. «¡Qué nadie se sorprenda por encontrarse con un peregrino en el siglo XIX!», advertía Victor Joly en el prefacio del libro de Journet, puesto que entonces los peregrinos eran socialistas, del mismo modo que años antes los apóstoles fueron san-

¹⁰⁶ Jean Journet. *Jérémie en 1845*, París, Chez Carpentier, 1845, pp. 105, 109: «À l'oeuvre! À l'oeuvre, artiste! Quoi! Les regards constamment fixés vers un occident nébuleux? Quoi! Toujours accroupis sur les ruines d'un passé volcanique. Que prétends-tu découvrir? Que peux-tu espérer? Courage! Lève-toi, détourne la tête, regarde, mais domine le vertige que doit d'abord inspirer une apparition miraculeuse.... Eh bien! Il faut qu'un peintre en renom, qu'un poète en faveur, qu'un statuaire inspiré enchaîne par l'admiration, autour d'un travail révélateur, les moutons de Panurgo. Je vous crois digne d'accomplir ce miracle. Je vous convie à y consacrer votre génie; et sûr d'être entendu cette fois, je vous envoie d'avance votre couronne d'immortalité».

simonianos. Por su apariencia como por sus palabras Journet revelaba que en su caso se trataba de otro tipo de apostolado: no era el de aquellos que vestían blusas azules y llevaban botas embetunadas, ni el de los que usaban monóculos o bastones con puños de oro, ni gastaba sumas considerables de dinero en nombre de no se sabía bien qué asociación fraternal –lo que constituía un ataque directo a los seguidores de Saint-Simon–. El suyo era de otra clase:

«¡No! El apóstol que hemos visto y cuya voz vibra todavía en nuestro oído es uno de esos corazones ingenuos y poéticos como el de aquellos a los que Cristo dijo un día: ¡Levantaos! ¡Dejad vuestras redes y seguidme! ¡Os haré pescadores de hombres! ¡Una barba descuidada, una blusa basta, zapatos polvorientos que pisan con desprecio las alfombras de las embajadas, una mirada incendiada, una voz ardiente, cromática, y sobre todo contagiosa!»¹⁰⁷.

Con sus gestos y el exaltado tono que transmitían sus poemas, Journet continuaba la fraseología apostólica, la patología de la manía de la fe y la religión del progreso al entregarse a la búsqueda de guías que asumieran la dirección de la humanidad en el recto camino del trabajo en el mundo industrial, ese parque de atracciones de máquinas de vapor y templos levantados por y para la industria: «El hecho más memorable al cual los habitantes de un planeta pueden asistir acaba de producirse en el nuestro. La brújula, que debe dirigir la actividad humana hacia el destino providencial, ha sido descubierta. Este hecho debe parecer antes que nada tanto más improbable como que sus consecuencias serán más saludables...»¹⁰⁸. Y ese gran evento era la proclamación del artista no ya sólo como guía del rebaño de trabaja-

¹⁰⁷ Victor Joly. «Un apôtre au XIX^e. siècle», en Jean Journet. *Jérémie en 1845*, cit., 1845, pp. 4-5: «Non! l'apôtre que nous avons vu, et dont la parole vibre encore à notre oreille- est un de ces coeurs naïfs et poétiques tels que ceux auxquels le Christ dit un jour: Levez-vous! Jetez vos filets, suivez-moi! je vous ferai pêcheurs d'hommes! Une barbe inculte, une blouse grossière, des souliers poudreux qui foulent avec mépris dans les tapis des ambassades, un regard de feu, une parole ardente, colorée, passionnée, contagieuse surtout».

¹⁰⁸ Jean Journet. *Jérémie en 1845*, cit., p. 21: «L'événement le plus mémorable auquel les habitants d'une planète puissent assister, vient de se produire sur notre globe.

dores, sino también como brújula, siempre eficaz marcando el norte a la humanidad.

Entre el poema devocional y la poesía industrial, cuya primera antología recopiló Olinde Rodrigues en la década anterior, Journet animó con su discurso a todos los hombres a seguirle en su peregrinación, pues había tantas cosas por hacer como logros por cantar:

«À l'oeuvre, allons dans les campagnes
Réparons le mal de Titans;
Ils amoncelaient les montagnes,
Courons éteindre les volcans!
Sous nos efforts que tout prospère,
Dirigeons la force du vent,
Guidons le fleuve indépendant,
Dans le désert qu'il désaltère!
Grands, forts, religieux, travailleurs valeureux,
Allons (*bis*), parons la Terre et bénissons les cieux !
Tout s'accroît, tout se vivifie;
Peuplons les pôles envahis;
Par des prodiges d'industrie
Constituons le paradis!
Enfin la Nature est conquise;
Oui, les miracles sont un jeu
Pour les cœurs embrasés du feu
Que la religion attise!
Grands, forts, religieux, travailleurs valeureux,
Allons (*bis*), parons la Terre et bénissons les cieux !
Volons du facile au sublime,
Prenons la bêche ou les pinces;
Manions la harpe ou la lime,
Le plaisir vaincra au repos!
Sage décret, loi mémorable:
Le Tout-Puissant bénit les lieux
Où la science rend pieux,
Où le travail rend honorable!»¹⁰⁹

La boussole, qui doit diriger l'activité humaine vers le but providentiel, est découverte. Ce fait doit paraître de prime-abord d'autant plus improbable que les conséquences vont être plus salutaires...».

¹⁰⁹ Jean Journet. *Jérémie en 1845*, cit., p. 37.

Que en el trabajo estaba la redención y su recompensa, convertía el lema de este peregrino fourierista en una clara y actualizada variante calvinista. Pero ya fuera con pinceles o con picos, pintando o cavando, tal y como hacían los personajes de los cuadros de Gustave Courbet, el trabajo era la vía pacífica y específicamente humana válida para conquistar la naturaleza. Además, éstos eran los mismos instrumentos con los que se estaba levantando el mundo industrial y cuyas obras dirigían los artistas. Este poema, en definitiva, constituyó un ejemplo más de las manifestaciones que, teñidas de un idealismo optimista en la industria, se apreciaban en la literatura de mediados del siglo XIX y que empezaban a contaminar las obras plásticas. En opinión de Charles Noiray, en su estudio sobre la imagen de la máquina en la literatura francesa del siglo XIX, tanto la confianza fourierista depositada en el trabajo realizado con las máquinas como la propia del industrialismo sansimoniano, fueron dos placebos que quedaron absorbidos y formaron parte del horizonte filosófico y político de 1848 en Francia, donde subyacían ideas tales como la pacificación espontánea de la humanidad mediante el amor y la fraternidad¹¹⁰.

Aunque con distinto tratamiento y enfoque, los escritos que se redactaron en esas décadas de la primera mitad del siglo XIX coincidieron en la necesidad de colocar el arte al servicio de esa entelequia llamada progreso del hombre. En el siglo XIX la religión que irrumpió por su propia necesidad fue la de la industria y urgía santificar el poder y las posibilidades de progreso y bienestar que la Revolución industrial había puesto en marcha.

«¡El progreso —decía Victor Hugo en 1849, durante su intervención en el Congreso de los Amigos de la Paz Universal— es uno de los nombres humanos del dios eterno! ¡Osad ahora negar el progreso! Pero sabedlo, aquel que niega el progreso es un impío; aquel que niega el progreso niega la Providencia, puesto que Providencia y progreso son la misma cosa»¹¹¹. En dicho congreso acudió el pere-

¹¹⁰ Jacques Noiray. *Le romancier et la machine. L'image de la machine dans le roman français (1850-1900)* I. *L'univers de Zola*. París, Librairie J. Corti, 1981, p. 95.

grino Journet y también Michel Chevalier y Gustave d'Eichthal, miembros destacados del sansimonismo y de las primeras compañías ferroviarias francesas. Todos ellos pedían paz universal, fraternidad y árbitros comerciales que velaran por la seguridad y el orden en favor de un mejor sistema de intercambio comercial. Allí, valiéndose de la necesaria paz social, se estaba estableciendo el lazo irrompible entre capital y sociedad que marcó desde entonces las directrices de todo el siglo. En discursos paralelos pero de necesaria complementariedad, en dicho congreso mencionaron a los artistas con la intención y el deseo de reclutarlos y convertirlos en emisarios de las buenas nuevas de la fe industrial. Por la necesidad de creer y aferrarse al progreso, al que aluden en abstracto y con grandilocuencia, esos sabios de la paz universal connotaron el término con matices religiosos e hicieron del progreso la razón necesaria, invisible e inasible que debía encender y mantener el fuego de la caldera de la gran locomotora en la que se estaba transformando el mundo.

¹¹¹ *Congrès des amis de la Paix Universelle. Réuni à Paris en 1849. Compte-rendu, séances de 22, 23, 24 août 1849. Précédé d'une note historique sur le mouvement en faveur de la paix, par Joseph Garnier*, París, Librairie Guillaumin et Cie., 1850, p. 47: «Le progrès n'est qu'un des noms humains du dieux éternel! Osez maintenant nier le progrès! Mais sachez-le bien, celui qui nie le progrès est un impie, celui qui nie le progrès nie la Providence, car Providence et progrès sont la même chose».

II. Fotografía, trenes e historia.

1. El hilo de la historia.

El ferrocarril no suponía solamente una forma rápida y cómoda de trasladarse de un punto a otro de la geografía continental, sino que se convirtió en un instrumento que, por su naturaleza móvil y su connotación de monstruo infernal penetraba montañas y atravesaba parajes. Recuperó, desveló y ayudó a escribir la historia de los pueblos al llevar al primer plano regiones hasta entonces vírgenes para muchos ojos. Poner la técnica al servicio de la industria y del arte fue el lema que animó a la Sociedad Fotográfica de París a organizar la primera Misión Heliográfica en el año 1851. Si el ferrocarril se había implantado cumpliendo una misión artística y militar, los miembros de la Sociedad Fotográfica apelaron a este carácter misional del tren para justificar su uso en su propósito de sistematizar fotográficamente los monumentos de Francia.

Como misión, seleccionaron a los mejores fotógrafos y heliógrafos; y en cuanto vanguardia de la nación, éstos fueron enviados por todo el país, dotados con sus cámaras y daguerrotipos. La tecnificación de las herramientas de trabajo de los artistas significó también una victoria frente a la noción de individualidad creativa y genio artístico de tintes románticos. Si hasta entonces habían sido las hordas de pintores de paisaje los que llenaban con sus obras las paredes de los salones oficiales, a partir de 1851 tímidamente entraron las fotografías de estos nuevos misioneros del progreso con sus composiciones sobre la imagen y la historia de Francia. De esto dio cuenta, años más tarde, el crítico de arte Jules Castagnary en su reseña del Salón de 1866: «[...] el gran ejército de paisajistas que invadía por entonces Francia... se repartía en compañías y divisiones no atendiendo al estilo o a los asuntos, sino según las regiones de Francia y sus colonias»¹.

¹ Cit. cat. *L'Impressionnisme et le paysage français*, París, Éditions Hazan; Éditions de la Réunion des Musées Nationaux, 1985, p. 23: «[...] la grande armée des paysagistes

Tanto la Misión heliográfica como los ferrocarriles dejaron claro que en el ámbito artístico iban primar las cuestiones estratégicas sobre las de estilo, pues a cada heliógrafo le fue entregada una hoja de ruta que se correspondía con una de las líneas explotadas por una compañía ferroviaria. Así pues, fue una dirección y no la elección del asunto lo que marcó la producción artística desde el momento en que el arte empezaba a formularse desde los ferrocarriles, ya que ellos imponían el recorrido. A las cuestiones terminológicas e ideológicas —el hecho de bautizar tal empresa como una misión— se sumaron el claro deseo de reunir la técnica con el arte, destacar el papel de los ferrocarriles en la consecución de las misiones y la necesidad de fundar un órgano de difusión de su filosofía científico-artística, que fue la revista *La Lumière*. En resumen, la Misión y la revista encargaron tareas al arte y convirtieron a los artistas en amanuenses tecnificados.



1. E. Baldus. Arco romano de Orange, 1851.

qui envahissait alors la France. Il répartissait cette armée en compagnies et divisions non d'après le style et les sujets, mais selon les régions de France et ses colonies représentées».

Cuando el Segundo Imperio se proclamó en Francia en 1852, la monarquía contaba ya con todos los medios a su alcance para forjar una imagen moderna del país y el propio emperador Napoleón III enarboló la bandera del progreso: una era nueva con un arte nuevo. Para ello los artistas, armados con sus cámaras, se lanzaron en rápidas locomotoras hacia los cuatro puntos cardinales con la tarea de «retratar» Francia y censar fotográficamente el patrimonio artístico y arquitectónico con fines administrativos, artísticos y, sobre todo, políticos. La idea que dominó entonces entre los defensores de la fotografía y los arqueólogos fue la del auxilio mutuo que fotógrafos y ferrocarriles podían prestarse con el objeto de escribir la historia de Francia: «Los monumentos de París son, en cierta manera, la historia de su pasado escrita en letras de piedra por las propias generaciones»².

En el mes de enero de 1851 la Comisión Nacional Francesa de Monumentos Históricos constituyó la Misión heliográfica; nombró como director al barón de Cros y llamó a cinco fotógrafos para llevarla a cabo: Hyppolite Bayar, Auguste Mestral, Gustave Le Gray, Le Secq y Édouard Baldus. Todos contaban con pocos años de experiencia fotográfica, salvo el caso de Bayard, aunque habían iniciado sus carreras en el campo de la pintura. A cada uno se le asignó una ruta, decididas directamente a partir del mapa de las líneas ferroviarias francesas³, cuyo esquema originario había sido planificado en 1842. En pocos años se había configurado una red ferroviaria básica que podía dar servicio a todo el territorio nacional; se diseñó atendiendo a una disposición radial tomando París como centro y fue conocida como «estrella de Legrand», en honor del entonces director-ministro de Puentes y Calzadas de Francia y uno de los principales impulsores de dicha red, Baptiste-Alexis-Victor Legrand. Desde París seis líneas

² Ernest Lacan. «Paris photographié. Vues et monuments, par M. Renard», *La Lumière*, 3^e. année num. 5, samedi 29 janvier 1853, pp. 18-19: «Les monuments de Paris sont en quelque sorte l'histoire de son passé, écrite en lettres de pierre par les générations elles-mêmes».

³ Decisión lógica, pues el tren debía convertirse en su principal medio de transporte durante la realización de las respectivas misiones.

se dirigirían hacia los principales puntos fronterizos franceses, ya fueran terrestres o marítimos. Se optó por esta disposición pues París era el centro político, económico e intelectual de la nación y esto redundaría en la efectividad de los intercambios comerciales y en unas comunicaciones nacionales e internacionales rápidas. Además, esta solución recogía el principio estratégico del ingeniero militar del siglo XVII Sébastien Preste de Vauban, según el cual el trazado de la defensa de un país debía establecerse sobre el trazado mismo del ataque⁴. Por la ley de 1842, el territorio continental francés quedaba dividido mediante seis grandes líneas ferroviarias, cada una en manos de seis compañías privadas –Chemins de fer du Nord, Chemins de l’Est, Chemins de l’Ouest, Chemins du Midi, Compagnie Paris-Orléans y Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée–. A partir de éstas se dispusieron las redes secundarias y las de carácter local, pues la estrella original permitía y exigían el crecimiento natural de una gran tela de araña de raíles y estaciones⁵.



2. Gustave Le Gray y Auguste Mestral. Murallas de Carcasonne, 1851.

⁴ Cit. Pierre Larousse. *Grand Dictionnaire Universel du XIX^e siècle français*. París, Vv^a. P. Larousse, 1867, p. 1131: «Sous le rapport de la stratégie, il ne fallait pas perdre de vue la maxime de Vauban, qu'on doit modeler el tracé de la défense sur le tracé de l'attaque».

⁵ Si en 1842 se dictó la primera legislación francesa sobre la explotación ferroviaria del territorio, en 1843 se fundó *L'Illustration. Journal Universel*, y la inauguración de

Así planteado, cada heliógrafo tomó el tren en cada una de las cabeceras parisinas de las cinco compañías de ferrocarril y partieron para tomar las vistas de aquellos lugares, parajes y monumentos que el vapor de las locomotoras les iba a desvelar, ya quedara al pie de las vías o enterrado y maltratado por el paso del tiempo. Con sus cámaras estos fotógrafos se ocuparon de la recuperación y «restauración»⁶ de la historia gráfica de Francia e hilvanaron sus huellas con el hilo de los raíles⁷. El ferrocarril trajo un nuevo modo de considerar los tiempos históricos: el pasado quedó sintetizado en un conjunto de imágenes recogidas desde el interior de un vagón y era el propio tren quien unía y daba sentido a esa reconstrucción histórica visual. Además, los trenes enseñaron a reconocer «una vista cuando queda enmarcada en una ventana panorámica» —o *picture window*, como lo ha llamado Blanca Lleó— porque ese marco ayudaba a construir la naturaleza, y también a escribir la historia, al tiempo que la domesticaba⁸. El fin perseguido fue censar la historia de Francia desde los vagones del tren y demostrar las infinitas posibilidades que la ciencia y la técnica fotográfica habían puesto al servicio del ser humano desde la invención del daguerrotipo (1839) y la división geográfica nacional

la línea París-Rouen —el 2 y 3 de mayo de 1843— fue el asunto del primer gran reportaje de este periódico. Esto supuso el primer ejemplo de un fenómeno sobre mapas y revistas —artísticas, de curiosidades o variedades— con pretensiones expansivas que se prolongó durante las siguientes décadas y sobrepasó incluso el siglo.

⁶ Viollet-le-Duc en su *Dictionnaire raisonné de l'Architecture Française* (1869) en la entrada «Restauration» elogiaba a la fotografía por el detalle y la capacidad de precisión que las pruebas fotográficas ofrecían y apuntaba la necesidad de su uso en la reconstrucción histórica de los monumentos: «... Dans les restaurations, on ne saurait donc trop user de la photographie, car bien souvent ont découvre sur une épreuve ce que l'on n'avait par aperçu sur le monument lui-même», esto es, la fotografía debía ponerse al servicio de la exhaustiva reconstrucción arqueológica de las ruinas, tal y como la defendió François Arago ante la Comisión científica del Instituto de Francia en 1839. Cit. cat. *La Mission Héliographique. Photographies de 1851*, s.l., Direction des Musées de France, 1980, p. 3.

⁷ Las misiones de estos cinco fotógrafos fueron las siguientes: Édouard Baldus salió desde París- Fontainebleau, se dirigió hacia Borgoña, Lyon, el Delfinado y llegó hasta la Provenza. A Bayard le fue encomendada la ruta de Normandía. Le Secq se dirigió hacia la Campaña, Alsacia y Lorena. Le Gray tomó la ruta de Orleáns, visitó algunos pueblos del valle del Loira, Poitou, Charente, Limousin y Angoumois. Por último, a Mestral le fue confiada la misión de continuar por Charente y bajar hacia el Languedoc, retomar el camino hacia Auvernia y terminar en Nevers y Bourges. Cit. cat. *La Mission Héliographique. Photographies de 1851*, cit., p. 23.

⁸ Blanca Lleó. *Sueño de habitar*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2005, p. 194.

para la explotación del ferrocarril (1842). De esta manera, tanto las ventanas como los daguerrotipos se convirtieron en máquinas de fabricar imágenes de consumo diario destinadas a un público que desde sus casas tomaba posesión del mundo.

La Lumière. Revue de la photographie. Beaux-Arts-Héliographie-Sciences fue fundada y dirigida por el Barón R. de Monfort, también miembro fundador de la Sociedad Heliográfica de París, en 1851. Su aparición coincidió con la Exposición Internacional de Londres, escaparate donde cada país midió su grado de desarrollo industrial, técnico y artístico. Igual que las exposiciones universales, la revista *La Lumière* funcionó como perfecto vehículo difusor de ese nuevo orden material del mundo que los medios técnicos de reproducción habían ayudado a organizar y hacer visible. Desde esta revista todas las ocasiones fueron buenas para halagar la capacidad del heliograbado por procurar la imitación exacta y precisa de objetos, monumentos, especies vegetales, personas o cosas, ya que ofreció lo que hasta la fecha ningún producto artístico había dado: la precisión absoluta y científica. Esto significaba el denuedo de los dibujos y grabados que por la falta de rigor en su ejecución siempre conducían al error.

La fotografía se convirtió rápidamente en uno de los índices de referencia con los que medir el grado de progreso de las naciones en el ecuador del siglo XIX. Esto se consolidó en la Exposición Universal de 1855, celebrada en París, donde las obras de arte y la fotografía fueron expuestas con el mismo rango de importancia que los productos de la industria y la maquinaria —locomotoras, turbinas, etc.—, destinados al perfeccionamiento de los métodos de fabricación de productos y a las mejoras en su consumo⁹. Se pretendió exponer, confesar y hacer manifiesta la equiparación entre arte y máquinas en la medida que eran los dos factores cuya labor conjunta debía garan-

⁹ Cit. J. Delécluze. *Les Beaux Arts dans les deux mondes en 1855*, París, Charpentier, Librairie-Éditeur, 1856, p. VII. «Les objets admis à l'Exposition Universelle étaient de trois espèces et placés dans trois édifices séparés. Ceux qui se rattachent aux Beaux Arts; les produits de l'Industrie; puis les Machines destinées au perfectionnement de la fabrication, et aux améliorations physiques de tous genres».

tizar la riqueza de las naciones. Toda la producción artística, artesanal e industrial se expuso en el Palacio de la Industria, identificándose ahí todos los productos por sus fines y por sus procesos fabricación. Este palacio, según palabras del emperador Napoleón III, se presentaba como el «templo de la paz que invita a todos los pueblos a la concordia»¹⁰. De manera que resultaba lógico que allí, bajo una decoración de molduras de escayola, las locomotoras estuvieran apagadas y pacificadas, ya que en esa Exposición de 1855 se dio el gran paso para considerarlas objetos de arte diseñadas, moldeadas y producidas por el hombre cual otra escultura exhibida bajo las mismas guirnaldas.

En sus cartas de presentación la fotografía se definía como arte y como proceso técnico; por lo tanto, además de producir sus propias obras, se ponía a disposición de otras prácticas artísticas y tareas de perfeccionamiento científico de la vida diaria: arquitectura, ingeniería, restauración, óptica, astronomía, botánica, etc. Desde la revista exigían que se la considerase como un instrumento del conocimiento en tanto que ponía al alcance del hombre todo aquello que



3. Adolphe Braun. Viaducto de Dannemarie, 1859.

¹⁰ *Exposition Universelle de 1855. Plan-guide du Palais de l'Industrie (et du Palais des Beaux-Arts)*, par T. Bouquillard, París, 1855: «... temple de paix, qui convie à tous les peuples à la concorde».

por cuestiones de distancia y acceso quedaba escondido o apartado de los caminos habituales de sus quehaceres diarios. Si los fotógrafos ofrecieron lo hasta ahora desconocido, el éxito se debió tanto a ellos como a la existencia de la infraestructura que lo hiciera posible: las líneas de ferrocarril. El éxito de la Misión Heliográfica y la revelación de *La Lumière* fue éso y que los lectores comenzaran a imaginar a esos cinco heliógrafos con el aspecto de locomotoras, por asumir las características del medio de transporte que les permitió distanciarse de la capital y descender por el camino de la historia:

«Hemos continuado nuestra peregrinación por los talleres de fotografía, o más bien, nuestro viaje por los lugares y los monumentos que manos ingeniosas han hurtado al lápiz que las iluminaba¹¹. Nos pareció, por la rapidez y las maravillas de este paseo, que el medio de transporte idóneo había sido inventado y que un soplo nos transportaba... Se desenvolvía ante nuestros ojos tal acumulación armoniosa de tejados y de cimas que hubiéramos creído estar bogando en el espacio bajo la vela de la fantasía y coger al vuelo maravillas arquitectónicas si, al minuto siguiente no estuviéramos bajo la sombra misma del monumento visto y en el lugar donde la mirada lo abraza en todo su conjunto y con todos sus detalles... La fotografía es una cosa distinta a la industria. Ella ha abierto y puede aún abrir indefinidamente nuevos horizontes al arte. Practicada casi exclusivamente por pintores o por eruditos, será también una de las guías seguras para la inspiración y la composición. Por la rapidez y la limpieza de su ejecución, por la rectitud y la inhabilidad de sus líneas, entre otras ventajas tiene la de ofrecer vistas completas, por lo tanto ahorrará largos viajes»¹².

¹¹ La mención a la luz, de donde han tomado el nombre para la revista, es también aquella que permite, en la cámara fotográfica, que la imagen de la realidad que se tiene encuadrada en el objetivo quede impresa en la placa impregnada de colodión. Desde *La Lumière* definían el heliograbado como el arte que transforma un rayo de sol en un lápiz inteligente.

¹² Henri de Lacretelle. «Revue de photographie. II», *La Lumière*, 2è., num. 13, Samedi 20 mars 1852: «Nous avons continué notre pérégrination dans les ateliers de photographie, ou plutôt notre voyage à travers les sites et les monuments, que des

Como abnegados miembros de la religión industrial, la contemplación y el reconocimiento de los placeres que les aportaba la fotografía los sumía en un estado particular de disfrute espiritual. Se sentían impulsados por una gracia divina consustancial a la fotografía, y de esta manera la elevaban a la categoría de arte religioso. Además, Lacretelle pronosticó el inmediato futuro al que estaba avocada la fotografía: al consumo privado con el objetivo de recordar, recrear y fantasear viajes y experiencias ferroviarias desde la absoluta y confortable inmovilidad que concedían los sillones en las casas.



4. Compartimento de primera clase de trenes franceses, vagones sin pasillo lateral, 1870.

mains ingénieuses ont dérobés au rayon qui les éclairait. Il nous semblait, par la rapidité et les enchantements de cette course, que la locomotion la plus idéalement prompte avait été inventée, et ce qu'un souffle nous transportait. ... Il se déroulait sous notre oeil un tel entassement harmonieux de toits et de cimes, que nous aurions cru voguer dans l'espace sous la voile de la fantaisie, et saisir au vol des merveilles architecturales, si, la minute d'après, nous n'avions pas été placé sous l'ombre même d'un monument entrevu, et à l'endroit d'où le regard l'embrasse dans son ensemble et dans ses détails... La photographie est autre chose qu'une industrie. Elle a déjà ouvert, et elle peut encore ouvrir indéfiniment des horizons nouveaux à l'art. Pratiquée presque exclusivement par des peintres ou par des savants, elle sera aussi un des guides sûrs de l'inspiration ou de la composition. Par la promptitude et par la netteté de son exécution, para la rectitude et l'infailibilité de ses lignes, elle a, entre autres, cet avantage de donner des plans accomplis, et elle épargnerait ainsi de longs voyages.

La propuesta del viaje alrededor del mundo acomodado en el sillón contaba con el importante antecedente de las reflexiones de Xavier de Mestre que, a finales del siglo XVIII, compusieron su primer ensayo: *Voyage autour de ma chambre*. Ahí tejió en breves capítulos un recorrido por los lugares y los objetos que constituían su vida, que se encontraban a la vista y a la mano, atendiendo a la capacidad poética y de ensimismamiento que le producían su visión y los recuerdos derivados de ellos. Abrió su relato con una llamada a todos aquellos que nunca antes habían pensado en la posibilidad de hacer tan íntimo viaje. Afirmaba que se trataba de un viaje que no exigía coste alguno y lo recomendaba en especial a los desafortunados, a los enfermos y a los aburridos. En las décadas centrales del siglo XIX este viaje doméstico constituyó el reverso de la moneda de los viajes realizados con medios de transporte, y toda una industria del viaje se puso en marcha para hacerlo posible. Los viajeros pudieron de este modo llevar a sus casas recuerdos y fragmentos del viaje realizado con el objeto de rememorallo, de emprender el viaje de nuevo y, ya desde su sillón, en cualquier momento. Acudieron a tal empresa la literatura, los álbumes de estampas, los de fotografías, la consulta de mapas, etc., y también los libros de sellos, las tarjetas postales; o los carteles que las propias compañías de ferrocarriles patrocinaban con el objetivo de prometer, recordar y falsificar la experiencia del viaje al reproducir lugares y momentos del mismo.

Por una parte la fotografía y las normas de decoración doméstica se pusieron al servicio de los ferrocarriles para configurar espacios agradables y confortables y así, por extensión, domesticar las fábricas, los depósitos de máquinas y locomotoras. Para Walter Benjamin, como expuso en «El arte en la época de su reproductibilidad técnica», el arte en el siglo XIX dejó de ser exclusividad de una minoría y se convirtió en un producto de mercado precisamente por los métodos de reproducción mecánicos con los que eran fabricados y por los nuevos vehículos de distribución. Para Benjamin la obra de arte sacrificaba su aura, su carácter de objeto único, a cambio de convertirse en mercancía y poder estar entre las manos de todos los consu-

midores. Fueron la fábrica, el tren y las estaciones, la fotografía y los salones burgueses los que conformaron fundamentalmente ese círculo del consumo de los productos artísticos en el siglo XIX. En este sentido, Benjamin recordaba que la idea de la circulación de la mercancía había sido la esencia del siglo XIX, idea que sustentaba su trabajo *Paris, capitale du XIX^e. siècle*.

Por otro lado, los ferrocarriles, y sobre todo la disposición interior de los vagones de las clases superiores, repercutieron en la acomodación, decoración y ornamentación de los salones de la burguesía a lo largo de la segunda mitad del XIX. Por lo tanto se acudió a ellos en el momento necesario de crear y producir un arte doméstico burgués caracterizado por una progresiva atenuación decorativa y por el principio rector del confort. Del mismo modo que se había desarrollado una modesta industria de arte doméstico en los siglos XVII y XVIII de estampas y grabados, desde 1840, y gracias al desarrollo de la fotografía y de las técnicas de reproducción mecánicas, se lograron componer álbumes de vistas de trayectos y recorridos de líneas de ferrocarril, además de vistas urbanas, paisajes, ruinas y retratos. Los trenes, ayudados por los nuevos procesos de reproducción mecánica, rescataron la historia al atravesarla y la presentaban en los hogares como guías y álbumes, fabricando así una nueva memoria y un pro-



5. Hippolyte-Auguste Collard. Estación de Nevers, 1851.

ducto de consumo. Los vagones eran a las casas lo que las fotografías a las ventanas; el dispositivo para viajar y lo visto.

La fotografía y la buena aceptación de los álbumes fotográficos consiguieron aunar dos renovadas necesidades: viajar y descansar¹³. Así, el público podía viajar desde sus casas, recreándose en el confort que los continuos avances técnicos y ergonómicos en el mobiliario doméstico habían logrado, especialmente en sillas y sillones¹⁴, ya que el confort era ese «conjunto de comodidades materiales que procuran el bien estar»¹⁵ y favorecían la calma espiritual. El principal destinatario de los productos de la fotografía, del daguerrotipo y del heliograbado fue aquella clase burguesa que se había postrado de rodillas ante las locomotoras para venerarlas como diosas. A través de los álbumes, las fotografías, las guías de viajes y las descripciones literarias fue como los trenes invadieron y se infiltraron en los ámbitos privados. Así, al abrir un álbum fotográfico y contemplar sus fotografías, el salón quedaba convertido por un tiempo en un vagón de tren y, a la inversa, los vagones de primera y segunda clase soportaron toda una obsesión ornamental para hacer de ellos verdaderos interiores domésticos, con paredes tapizadas, sillones con orejas, cojines, borlas, espejos enmarcados con maderas nobles, etc.¹⁶ El orden y el estilo decorativo ferroviario resultaban un eco del doméstico y viceversa, de modo que al utilizar papeles pintados y marqueterías más allá

¹³ Son éstas dos de las categorías que empezaron a circular a mediados del siglo XIX y que ayudarán a definir lo propiamente burgués como la democratización del confort a bajo precio y sin esfuerzo que sin tregua se encamina a la conquista del lujo.

¹⁴ Véase Sigfried Giedion. *La mecanización toma el mando*, Barcelona, Gustavo Gili, 1978 [1943]. En particular el capítulo «El ferrocarril y el mobiliario patentado», pp. 445-471.

¹⁵ Definición de confort que señala el *Trésor de la Langue Française* en su primera acepción.

¹⁶ Esta fue fundamentalmente la intención de los propietarios de las primeras compañías ferroviarias, pues en las fotografías que llenan los álbumes y guías de viaje editados por dichas compañías apenas aparecían locomotoras o trazas de suciedad, ruido o incomodidad con la intención de hacer del viaje una experiencia placentera consagrada completamente a los sentidos. En cambio, serán los caricaturistas y dibujantes de la prensa ilustrada, especialmente Honoré de Daumier, los que llamen la atención y señalen las incomodidades de cómo eran realmente aquellos viajes en común a mediados del siglo

del ámbito privado se trabajaba en ese proceso de indistinción entre lugares privados y públicos. La finalidad de esta equiparación entre casas y vagones era lograr desatar las mismas impresiones y sensaciones en ambos lugares y asegurarse la familiaridad y confianza de los viajeros.

La revista *La Lumière* fue la primera gran empresa publicitaria que, al ocuparse de una nueva manifestación artística y reconocer el papel que en el desarrollo de la fotografía debían desempeñar los ferrocarriles, inició un proceso de eliminación de trenes de la vista del público. En sus páginas todo quedaba en reminiscencias y recreaciones de viajes para no restar protagonismo a la fotografía. De manera que el tren, como serio competidor en la fabricación de vistas quedaba en segundo término y se recreaba como espacio en los apartamentos privados y sustentaba silenciosamente los álbumes fotográficos que allí se consumían. De ahí que no haya trenes en las heliografías o las fotografías de Édouard Baldus, Le Secq o en las de Collard y otros fotógrafos contemporáneos; o que aparecieran las locomotoras apagadas, del mismo modo como fueron exhibidas en las exposiciones universales de Londres y París, pues se las quería tan sólo como divinidades invisibles que impulsaban los viajes, pero a las que no se les permitía manifestarse. Ese humo que debía emanar de las calderas había quedado transformado en aquel soplo espiritual que arrastraba a Lacretelle en su viaje a través de las imágenes desplegadas ante su vista. Éste fue el subterfugio con el que lograron eliminar las locomotoras: espiritualizaron el humo y por lo tanto ya no era huella de la circulación y la producción, sino de la creación artística y motivo de ensoñación. A esa falta de humo cabe aducir cuestiones de orden técnico que imposibilitaban fijarlo en la placa. Mientras que para numerosos pintores contemporáneos de aquellos fotógrafos el humo resultaba gratuito e indispensable para definir y representar la energía de las máquinas que hacían que las cosas circularan; lo que era otra manera de afirmar que el humo era un agente activo en la creación pictórica.

Convendría recordar dos preceptos lanzados desde *La Lumière* y que corroboran la alianza que existía entre la recién estrenada práctica fotográfica y el mundo de los trenes: primero, que el arte digno de la era industrial era aquel cuya ejecución es rápida y limpia, como el desplazamiento de las locomotoras; en consecuencia, y en segundo lugar, un arte que se funda sobre principios industriales siempre alabaré la brillante e impoluta apariencia de los ferrocarriles, lo que era una forma de dignificar y depurar su apariencia férrea.

Si eso ocurría en los albores de la exposición de 1855, doce años más tarde París se convirtió de nuevo en escenario de la feria de los valores universales que prometían la industria y sus productos. Para la Exposición de la Industria y la Exposición Universal de 1867 se levantó en el Campo de Marte un inmenso edificio «destinado a albergar los productos esenciales pacíficos de las bellas artes, la agricultura y de la industria»¹⁷. Las reseñas y comentarios escritos a propósito de estas exposiciones dejaron claro que si las máquinas se exponían apagadas en nuevos templos y palacios fue con el propósito de exaltar la naturaleza metálica y los fines pacíficos de los productos de la industria, mejorados continuamente por las investigaciones técnicas. Así, la presencia de tales máquinas se quiso tan natural y placentera como la del arte; y les fascinaba tanto como les inquietaba que su existencia pudiera responder a un principio de necesidad de orden superior, tal y como lo planteó Lavollée al presentar la Exposición de 1867:

«Cuando se entra en una fábrica y se ven los vastos talleres donde trabajan miles de obreros, donde están las máquinas que no descansan ni de día ni de noche y la actividad general reina por todas partes; cuando se recorren los almacenes donde están colocados por una lado las materias primas y por otro los productos

¹⁷ C. Lavollée. *Les Expositions de l'Industrie et l'Exposition Universelle de 1867*, París, Librairie de L. Hachette et Cie., 1867. Conférences populaires faites à l'asile impérial de Vincennes sous le patronage de S.M. l'Impératrice, p. 5: «... qui est destiné à abriter les produits essentiellement pacifiques des beaux arts, de l'agriculture et de l'industrie».

fabricados, entonces se cae en la cuenta de que una idea, una inteligencia superior dirige este movimiento, que la gran cantidad de engranajes tan complejos obedecen a un sabio impulso... Al espíritu le gusta saber por qué medios se ha conseguido introducir y mantener el orden, la disciplina, la actividad y la regularidad del trabajo, y admirando el efecto desea remontarse a la causa»¹⁸.

Se trataba de encontrar una justificación a la inexplicable admiración que despertaban las máquinas, la conquista de la producción continua y el ahorro de tiempo y energía humana que prometían y que empezaba a constatar. Y del mismo modo que una fuerza invisible puso en circulación los trenes, así se movían las máquinas en las fábricas, mediante una energía necesaria que identificaban con un sopro divino. Una vez alcanzada la equiparación entre arte y máquinas de vapor se exigió que esas máquinas eliminaran de sus cuerpos todo signo externo que pudiera infundir temor o desconfianza en el público. Por lo tanto era lógico que las locomotoras ni humearan ni accionaran sus bielas, fueran presentadas como las nuevas esculturas de las divinidades de la era industrial y se elevaran a la categoría de palacios las fábricas de donde salían los productos que posibilitaban la unión mundial de los pueblos.

La lúcida comparación entre palacios de exposiciones y fábricas marcó, a partir del ecuador del siglo XIX, el frenético ritmo de la tan publicitada vida moderna tecnificada. En este sentido el orden se erigió en el principio rector del funcionamiento de una fábrica y el éxito de una exposición: «el orden es el principio de toda organiza-

¹⁸ C. Lavollée. *Les Expositions de l'Industrie et l'Exposition Universelle de 1867*, cit., pp. 22-23: «Quand on entre dans une grande usine et que l'on voit les vastes ateliers où travaillent des milliers d'ouvriers, les machines qui ne se reposent ni jour ni nuit, l'activité générale qui règne partout et à toute heure, quand on parcourt les magasins où sont entassés ici les matières premières, là les produits fabriqués, l'on reconnaît tout d'abord qu'une pensée, une intelligence supérieure dirige ce mouvement, que ces rouages si compliqués et si nombreux obéissent à une impulsion savante... L'esprit aime à rechercher par quels moyens on est parvenu à introduire et à maintenir l'ordre, la discipline, l'activité et la régularité du travail, et, en admirant l'effet, on désire remonter à la cause».

ción. Sin orden todo se haría mal, incluso podría decirse que nada se haría. Sin embargo, aquí, el problema consiste en organizar de un modo claro y metódico todas las ramas del conocimiento humano, todos los productos de la inteligencia y del trabajo»¹⁹. Orden y circulación fueron las palabras claves que vertebraron el siglo XIX y se prolongaron en la siguiente centuria:

«No sólo los espectáculos de la calle nos han modificado profundamente. Enmarcando esos espectáculos, de rapidez cada vez más acelerada, están las tiendas, alineadas unas tras otras, imponiéndose los innumerables objetos de la industria moderna, caracterizados todos ellos por esa imperativa precisión, consecuencia inevitable del maquinismo: objetos de toda clase nos son presentados con un orden impecable; aquí es donde la geometría aporta al comercio todo su poder de atracción... El orden y la ordenación [de la mercadería] son tan convincentes que excitan nuestro apetito...»²⁰.

Como ya advirtieron los sansimonianos, el ferrocarril iba a cambiar la faz de la tierra, y precisamente lo que los fotógrafos de la Misión heliográfica demostraron fue que ellos mismos, en el cumplimiento de su misión, hicieron visibles los puntos de los mapas que las compañías les entregaron. Los mapas de las compañías eran abstracciones de puntos ensartados en una línea; los de los fotógrafos resultaron el complemento visual a esa lista de nombres de estaciones y parajes. Algunos ejemplos a destacar son el doble mapa que incluyó Édouard Baldus en *Album des Chemins de fer du Nord. Paris-Boulogne-sur-mer* (1855); el que realizó Pierre Tardieu para los libros de Jules Janin: *Voyage de Paris à la mer* y *La Normandie*²¹, y el que insertó J. Laurent et

¹⁹ C. Lavollée. *Les Expositions de l'Industrie et l'Exposition Universelle de 1867*, cit., p. 26: «L'ordre est le principe de toute organisation. Sans ordre tout se ferait mal, on peut même dire que rien ne se ferait. Or, ici, le problème consiste à grouper d'une façon méthodique et claire toutes les branches des connaissances humaines, tous les produits de l'intelligence et du travail».

²⁰ Ozenfant y Le Corbusier. «Formación de la óptica moderna (*L'Esprit Nouveau*, num. 21, 1924)» en *Acerca del purismo. Escritos. 1918-1926*, cit., p. 148.

²¹ *Carte du Chemin de fer de Paris à Rouen pour accompagner La Normandie par Jules Janin*, publiée par Ernest Bourdin, Éditeur. Dessinée et gravée par Pierre Tardieu, s.d.

Cie. en *Nouveau guide du Tourisme en Espagne et Portugal* (1879)²². Esos mapas eran la constatación de que gracias al progresivo desarrollo de las líneas ferroviarias se lograba el control del mundo bajo los raíles. Optimistamente hablando, a finales del siglo XIX el mundo estaba completamente jalonado por vías y estaciones y era tan inconmensurablemente extensa la red ferroviaria mundial que los poetas se encapricharon con la imagen de la Tierra como un gran ovillo de hierro: «... ¡Bajo la red de raíles tenemos apresado el mundo!»²³.

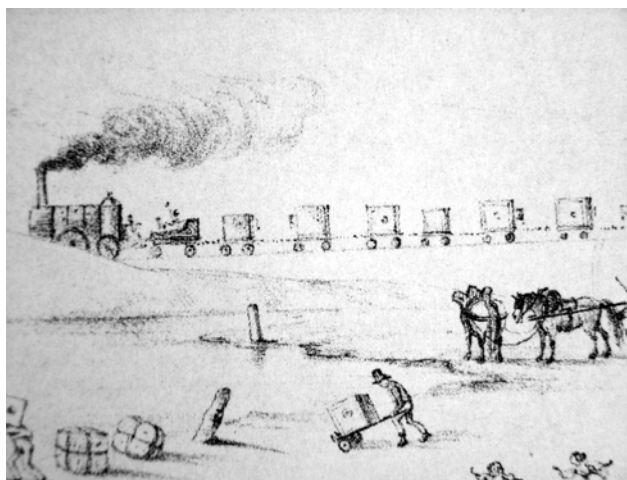
Si los fotógrafos e ingenieros se apresuraban a organizar el mundo topográfica y visualmente, los humoristas gráficos también traducían la nueva cartografía mundial con agudeza sintética y dramática acritud abstracta. El dibujante Cham realizó en 1845 una doble página para *L'Illustration* titulada *Quelques épisodes de l'épopée des chemins de fer*. Así, a una línea recta dividida en segmentos irregulares, enmarcada en un rectángulo y acompañada por las palabras «plan de chemin de fer» lo tituló: «Une ligne de chemin de fer d'après le plan des ingénieurs». Más que limar asperezas, Cham humorísticamente denunciaba que los ingenieros y artistas afectados y contaminados por los ferrocarriles se entregaron sin medida a una tarea de depuración y devastación: quitar, horadar, excavar montañas o hacer catas subterráneas cual arqueólogos, para descubrir las huellas de la historia e implantar el tren en el paisaje. A esta tarea se entregaron la fotografía y las artes plásticas, y más tarde también hará el cine: realizar labores de familiarización y allanamiento del aspecto del planeta tras la incursión del ferrocarril en la vida de los hombres, actualizar el sentido de las ruinas y convertir las locomotoras en objetos artísticos. Ése era el sueño abstracto de los ingenieros, tal y como lo dibujó Cham; la realidad de los trenes, en cambio, la trazaba en una segunda viñeta: «Aspect réel de la même ligne». Ahora aquella línea recta aparece curvada

²² Obra que funcionaba como guía de turismo para viajeros, libro de historia además de proponer recorrer España en ferrocarril y animar a comprar fotografías de recuerdo.

²³ «Les lettres et le Rail», *Nord-Magazine*, num. 36 décembre 1930 3è. année, p. 39: «Sous le réseau des rails nous avons pris le globe!».

tantas veces –como si fuera una larga cuerda floja destensada– dejaba crecer la vida bajo forma de casas y árboles a lo largo de su distensión.

Con esta viñeta Cham confesaba reconocer la relación íntima y genealógica que existía entre los trenes y las atracciones de feria, entre los vagones y las montañas rusas, entre los viajes en común y la experiencia de vértigo agudo. Allí donde había caída, donde había gravedad, existía experiencia de vida. Las obras de los ingenieros aten- taban contra la gravedad –puentes, torres, redes ferroviarias de vía es- trecha y de cremallera– y eran las intervenciones con las que pretendieron obviar las irregularidades topográficas. En la búsqueda de la efectividad de los trenes y la economía de tiempo y dinero que debían aportar la circulación ferroviaria necesitaba caminos regulares, y al trazarlos el hombre se erigía en el conquistador absoluto de la naturaleza y de sus más recónditos dominios. Al apresar la tierra con raíles demostraban que el planeta ya no era infinito, sino mensurable y, sobre todo, transitable. Fue desde la literatura, la fotografía y la pin- tura, además de la arquitectura, donde se inició esa tarea de propa- ganda y familiarización con el mundo de los trenes. Ante todo, tenían que hacer frente a las reacciones de estupefacción y pánico que la

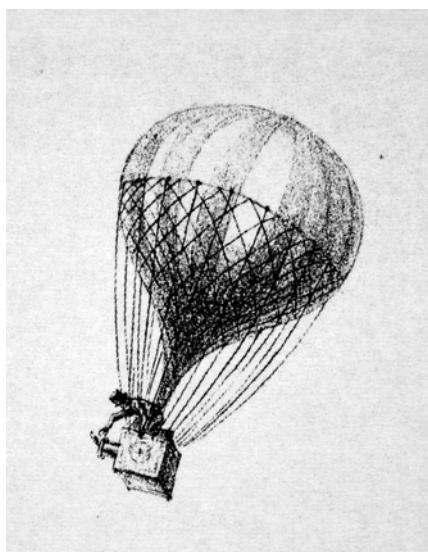


6. Detalle de la caricatura «La daguerréotipomanie», *Le Charivari*, 8 diciembre 1839.

convivencia con la locomotora, la bestia de acero o el monstruo de hierro –tal y como se le bautizó entonces con esta terminología de naturaleza romántica– había provocado.

2. Primeras enfermedades causadas por la técnica.

En el mismo año 1839, tanto el daguerrotipo –primer gran invento francés en el campo de la fotografía y de los procesos para la reproducción mecánica de la naturaleza– como el ferrocarril fueron presentados ante la comisión científica del Instituto de Francia y de la Academia de las Ciencias y las Bellas Artes. Fue el propio François Arago quien defendió y prodigó las magníficas consecuencias del invento de Daguerre para el futuro de las ciencias, el arte y la arqueología y denostó la implantación y el uso del ferrocarril en Francia, alegando la desmesura de los presupuestos que exigía y la aparición de irreparables males físicos y psicológicos en los usuarios. Desde ese



7. Detalle de la caricatura «La daguerréotypomanie», *Le Charivari*, 8 diciembre 1839.

momento el invento de Daguerre superó al ferrocarril, tal y como lo ilustró la viñeta cómica aparecida en *La Caricature* el 8 diciembre de ese 1839. Lo que se deduce de la rápida implantación del daguerrotipo es que, como el tren, también él iba a desencadenar su propia enfermedad, pues para el caricaturista todo se transformaba en daguerrotipo, lo que era una forma de exponer la rendición del hombre a su poder y a la nueva realidad que creaba. El autor de este dibujo, Maurisset, ironizó sobre la aceptación y las consecuencias del invento de M. Daguerre y lo presentó bajo la inocua apariencia de una fantasía que poco distaba de ser real. Simplificado gráficamente presentó un caótico panorama en el que los personajes parecían dominados por cierta locura transitoria producida por el contacto y uso de ese invento nuevo: la gente hace cola delante de los puestos de los daguerrotipistas, los barcos se cargan con daguerrotipos para exportar, aparecen los daguerrotipómanos, los vagones de los trenes son daguerrotipos e incluso la cesta de un globo aerostático se ha convertido en daguerrotipo, prefiguración si cabe de aquella caricatura que de Nadar hizo Daumier. Por lo tanto, nuevo debía ser también el nombre de la enfermedad: la daguerrotipomanía, cuya patología se manifestaba al daguerrotipar el mundo: censar la realidad mediante placas fotográficas tal y como años más tarde hicieron los heliógrafos en sus misio-



8. Predicciones. Ferrocarril París- la Luna. *La Mode*, 14 diciembre 1839.

nes. De manera que en el mismo momento en que fue presentado el invento se advirtió el alcance de sus peligros y el estado enfermizo maníaco en el caería la sociedad que lo acogiese. Por otro lado, el daguerrotipo primero, y el heliograbado y la fotografía después, supuso la democratización del consuno de imágenes, por lo tanto el conocimiento y la imagen del mundo se divulgaron a través de ellas.

Los nuevos procesos de reproducción posibilitaron que el mundo se llenara de aquellas imágenes que el tren proporcionaba; y no en balde sus vagones rápidamente quedaron transformados en cámaras fotográficas, tal y como el caricaturista de la daguerrotipomanía había previsto. Los humoristas advirtieron que el daguerrotipo y el tren se equiparaban y se confundían fácilmente, y no ya sólo desde el punto de vista formal, sino también en cuanto a su finalidad. Pues las ventanas de los vagones funcionaban para el viajero moderno igual que el objetivo de las cámaras para los fotógrafos: eran mecanismos y plataformas de archivisión, y ambos fabricaban, al enmarcarla, una nueva realidad. De manera que se le concedía al ojo del viajero la capacidad para fijar imágenes del mismo modo que hacían las cámaras fotográficas. Estos inventos de la ciencia de la óptica marcaron el inicio de un imparable proceso de mecanización de la visión humana; y una de las cotas máximas la lanzó el cineasta ruso Dziga Vertov cuando en 1929 rodó su película *El hombre de la cámara* y bautizó su método de trabajo como «cine-ojo», acortando de este modo la distancia que mediaba entre lo que el artista veía, el medio y la obra resultante.

Si esa caricatura premonitoria sobre los efectos del daguerrotipo en la salud humana apareció el 8 de diciembre de 1839, el 14 de ese mismo mes la revista *La mode* publicó una viñeta no menos profética de lo que suponía el fenómeno de los ferrocarriles. El título indicaba por dónde iba y hacia dónde se dirigía el asunto. *Prédications*:

«Ferrocarril de París a la luna. La industria no conoce obstáculos. En el año 40 van a realizarse todos los proyectos en el año. Ferrocarril suspendido de París a

la luna. Multitud de agujeros hechos a este astro por parte de banqueros, gerentes, directores, administradores y otra gente sin experiencia. Horrible esterilidad que destruyen a todos los accionarios. Un sabio horticultor descubre que el grano de los pepinillos les relaja. Te Deum canta en esta ocasión. Pronóstico: el accionariado y el pepinillo en todas las épocas se han llevado bien»²⁴.

Esta viñeta, que coincide con la presentación del daguerrotipo y la máquina de vapor aplicada a los trenes, no dejaba lugar a dudas de que las fantasías se alimentaban de la técnica y a su vez la hacían avanzar, ya que al cuestionar sus posibilidades las llevaban hasta límites insospechados. De ahí que resultara posible imaginar un viaje en tren a la luna por raíles que se elevaban del suelo y se mantenían en el vacío en el mismo momento en que el ferrocarril como red de comunicación terrestre se presentaba en público. Aún no se había establecido como ruta ferroviaria intercontinental y ya los humoristas la preveían de tipo interplanetario. Anunciaron un tren cohete y apuntaron que el destino de los ferrocarriles estaría en el cielo, de camino a la luna; destino al que en cien años los artistas llegaron y cumplieron la predicción de esta caricatura. Por otro lado, el autor del texto aludió a esos lugares comunes que hicieron posible la puesta en marcha del proyecto mundial ferroviario: París quedaba convertida no ya sólo en estación central del planeta, sino en estación espacial de despegue de ese cohete-tren; y citó a los banqueros y a toda su ralea como los encargados de asegurar con el capital, el papel moneda, las acciones y los créditos la realización de tal lanzamiento. Este deseo de aventura y exploración que evidenciaba que la tierra se les quedaba pequeña,

²⁴ «Chemin de fer de Paris à la lune», reprod. cat. *Le temps des gares*, París, Centre Georges Pompidou, 1978, p. 147: «Chemin de fer de Paris à la lune. L'industrie ne connaît plus d'obstacles.- L'An 40 vont se réaliser tous les projets en l'an.- Chemin de fer suspendu de Paris à la lune.- Multitude de trous faits à cet astre par un grand ombre de Banquiers, Gérants, Directeurs, Administrateurs et autres jeunes gens sans expérience.- Horrible sécheresse qui détruit tous les actionnaires.- Un savant horticulteur découvre que la gaine de cornichons les faits repousser.- Te Deum chante à cette occasion. Pronostic: L'Actionnaire et le cornichon Dans tous les temps se manieront».

se confirmó en 1900 cuando en la Exposición Universal de París se presentó la mayor lente telescópica hasta entonces construida. El eslogan publicitario de dicho avance de la óptica era «La lune à un mètre»²⁵, de modo que la técnica, movida por el deseo de aportar los instrumentos que permitieran el conocimiento minucioso y escrupuloso del mundo y de la galaxia, acercaba el universo al laboratorio y al salón privado. El viaje a la luna de 1839 encontró su realización doméstica en las fotografías que ese telescopio aportaba del astro en 1900.

Que los artistas estaban llamados a subirse y dirigir las locomotoras era algo que comprendieron y aceptaron los más ilusionados desde que los sansimonianos lanzaron sus presupuestos teóricos y doctrinas en la década de 1820. Por su parte, desde la revista del barón de Monfort se especificó que eran los fotógrafos los que debían convertirse en las locomotoras del nuevo arte y en la energía de la sociedad tecnificada. De modo que *La Lumière* no se cansó de lanzar esta



9. E. Baldus. Estación de Clermont. *Album des Chemins de fer du Nord*, 1855.

²⁵ Maurice Normand. «La lune à un mètre», *L'Illustration*, 31 mars 1900, num. 2378, pp. 198-201.

propaganda número tras número. En un artículo titulado «De l'influence de la photographie sur l'avenir des arts du dessin», su autor, Pierre Caloine, definió la misión del artista fotógrafo al más puro estilo sansimoniano-positivista: insistió en su doble naturaleza, científica y artística, y en el auxilio que debía aportar al desarrollo de la investigación en el campo de la biología, edafología, anatomía, etc.²⁶, además de colaborar en la formación del gusto de su época al dictar y mostrar lo que convenía ver y merecía ser visitado. Caloine exigía al fotógrafo, en tanto que artista polifacético al servicio de la sociedad, que trabajase sobre los caracteres variados y fugitivos de la naturaleza con la misma exactitud del geómetra, con la severidad del hombre de gusto y la lucidez del pensador; y puesto que el fotógrafo era un hombre completo y preparado, era deber suyo poner a disposición del pintor todas las obras que éste requiera ya que

«la memoria del pintor, tan vasta como se quiera suponer, no es suficiente para la ejecución de un cuadro que necesariamente debe ser terminado en un estudio iluminado de manera convencional y casi siempre contrario a las exigencias y al carácter del asunto tratado... La fotografía aumentará la importancia de las colecciones indispensables para el pintor y suplirá en gran medida los viajes que hacen perder tanto tiempo, sin reducir por ello el resultado pretendido, y que, además, no está permitido a todos los bolsillos... La fotografía servirá mucho más al pintor de paisaje, ya que hoy en día lo útil, con las vías férreas, con las casas bien alineadas, los sistemas de regadío y drenaje, expulsa de nuestras tierras los más alegres puntos de vista y consigue sin piedad hacerlos desaparecer de los cuadros que, por otra parte, entusiasman al álgebra cuando los ve por el camino. Con ayuda del instrumento del fotógrafo el pintor tendrá siempre a su disposición imágenes exactas de detalles y conjuntos que sólo podría encontrar desde la distancia»²⁷.

²⁶ Pierre Caloine. «De l'influence de la photographie sur l'avenir des arts du dessin», *La Lumière*, quatrième année, num. 17, samedi 29 avril 1854, p. 65.

²⁷ Pierre Caloine. «De l'influence de la photographie sur l'avenir des arts du dessin», cit., p. 65: «La mémoire du peintre, aussi vaste qu'on la suppose, ne peut suffire à l'exécution d'un tableau qui nécessairement doit être achevé dans un local éclairé

El artículo de Ernest Lacan: «La photographie et les chemins de fer»²⁸, aparecido en *La Lumière* en 1852, fue el primero que la revista publicó referido a una misión realizada por un fotógrafo al servicio de una compañía ferroviaria. Vistos los buenos resultados de las fotografías el redactor de *La Lumière* no escatimó elogios para el fotógrafo y además profetizó que el trabajo conjunto entre fotógrafos y compañías ferroviarias aseguraría el desarrollo de ambas industrias. Lo que Lacan pretendía era lo mismo que le había sido revelado a Lacretelle unos meses antes: que con las fotos en las manos, artistas y público podían viajar, pensar viajes y recrear paisajes; en definitiva, sentirse transportados gracias a las sugerentes vistas captadas. De este modo, el arte contribuía a la configuración del estado de espíritu propio de esos tiempos industriales y comerciales.

Si la fotografía debía ayudar al pintor paisajista, cabe suponer que aquél tuviera alguna noción de lo que entendía por paisaje. De los pocos ejemplos a este respecto puede citarse a Louis-Desiré Blanquart-Évrard, pintor de miniaturas, químico, fotógrafo y editor de fotografías. Éste definió el paisaje como «un cuadro que tiene como cielo el fondo o, a falta de cielo, la vegetación como asunto»²⁹. Un

d'une manière conventionnelle, et presque toujours contraire aux exigences et au caractère du sujet traité... La photographie augmentera l'importance des collections indispensables au peintre, et suppléera, dans de larges limites, aux voyages qui font perdre beaucoup de temps, sans toujours conduire au résultat cherché, et qui, d'ailleurs, ne sont pas permis à toutes les positions de fortune... La photographie servira mieux encore au peintre de paysage, aujourd'hui que l'utile avec ses voies ferrées, ses maisons bien alignées, ses irrigations et son drainage, chasse de nos contrées les plus jolis points de vue, et fait disparaître, sans pitié, des tableaux que cependant l'algébriste lui-même est si heureux de voir sur son chemin. À l'aide de l'instrument de photographie, le peintre aura toujours à sa disposition des images exactes de détails, d'ensembles, qu'il ne pourrait que trouver au loin». phie servira mieux encore au peintre de paysage, aujourd'hui que l'utile avec ses voies ferrées, ses maisons bien alignées, ses irrigations et son drainage, chasse de os contrées les plus jolis points de vue, et fait disparaître, sans pitié, des tableaux que cependant l'algébriste lui-même est si heureux de voir sur son chemin. À l'aide de l'instrument de photographie, le peintre aura toujours à sa disposition des images exactes de détails, d'ensembles, qu'il ne pourrait que trouver au loin».

²⁸ *La Lumière*, 2^e. année, num. 11, samedi 11 juillet 1852, p. 122.

²⁹ Louis-Desiré Blanquart-Évrard. *Traité de photographie sur papier*, Paris, Roret, 1851, p. 38. cit. en Christine Abelé. *La photographie de paysage en France au XIX^e. siècle. Des*

paisaje era lo que se veía a través de las ventanas del tren. Ya fuera en el cielo o en los prados, lo que consiguieron los fotógrafos que participaron en las misiones y sus contemporáneos fue la inserción natural de las estaciones, las vías, los postes, los puentes de piedra o hierro y los trenes en esos paisajes. Para llevar eso a cabo eliminaron el humo, optaron por vistas alejadas de las ciudades y compusieron juegos formales entre estaciones y monumentos históricos, etc. Por lo tanto, aquellos pintores que se dedicaron a la pintura de paisaje y con estas fotografías a la vista aprendieron esos mismos recursos de eliminación como otros de composición que les permitían confundir las nubes y las colas de humo con las arboledas y las líneas de postes telegráficos.

Pero por otro lado, ese mismo paisaje que los fotógrafos se habían ocupado de retratar y de estructurar sin saber qué hacer con esos elementos nuevos que denotaban su época —si integrarlos u ocultarlos—, algunos pintores los afrontaron de manera completamente distinta. Théodore Duret, amigo de Manet y coleccionista de



10. Claude Monet. *Puente de Chatou*, 1875.

œuvres et des hommes: 1839-1878. Thèse pour la obtention du doctorat. Université Paris X- Nanterre, 1994: «un tableau ayant le ciel pour fond, ou, à défaut de ciel, la végétation pour sujet».

pintura, lúcidamente acertó al señalar que las obras de los impresionistas estaban hechas con datos demasiado nuevos, atrevidamente nuevos:

«Habían formado un grupo que componía a partir de datos demasiado nuevos y por lo tanto hubo que buscarles una designación especial. Se les había llamado Impresionistas. Los Impresionistas, que eran sobre todo paisajistas, se distinguían por dos particularidades. Pintaban con tonos claros y sistemáticamente delante de la naturaleza, al aire libre...»³⁰.

Las exposiciones universales, el patrocinio de misiones y los álbumes fotográficos se encargaron de justificar la necesidad de las obras de ingeniería ferroviaria y la intervención del hombre en la naturaleza y presentarlas como un fenómeno lógico y pacífico, ya que la tenían que abrir, cual operación quirúrgica, para insertar en ella los raíles y perforar los túneles: «El ferrocarril atraviesa un valle mediante una estructura que se integra en el ambiente, se hunde en la montaña por un subterráneo, como el de La Nerthe, el más largo de toda Francia, o como el del Mont-Cenis, para el cual se necesitaron perforadoras de aire comprimido. Por sus normas, vía y gálibo a escala humana, el ferrocarril corrige la naturaleza sin mutilarla; la anima sin destruir su armonía»³¹.

³⁰ Théodore Duret. *Histoire d'Édouard Manet et de son œuvre. Avec un catalogue des peintures et des pastels*, París, H. Floury, Éditeur, 1902, pp. 95-96: «Ils avaient formé un groupe produisant d'après des données assez neuves, pour qu'on eût senti le besoin de leur trouver une désignation spéciale. On les avait alors appelés les Impressionnistes. Les Impressionnistes qui étaient surtout des paysagistes, se distinguaient par deux particularités. Ils peignaient en tons clairs et systématiquement, en plein air, devant nature...».

³¹ Jean Falaize. «Préface», *Les chemins de fer. Les grandes chroniques de L' Illustration*, París, Sélection du Reader's Digest. Sefag et L' Illustration, 1987, s. p.: «Le chemin de fer traverse la vallée sur un ouvrage d'art qui s'intègre à l'environnement, s'enfonce dans la montagne par un souterrain, tels celui de la Nerthe, le plus long du territoire français, ou celui du Mont-Cenis où apparurent les perforatrices à air comprimé. Par ses normes, voie et gabarit à l'échelle humaine, le chemin de fer corrige la nature sans le mutiler, il l'anime sans en détruire l'harmonie».



11. y 12. E. Baldus. Túnel de La Nerthe y Claustro de la catedral de San Tróximo, Arlés. *Album des Chemins de fer PLM*, 1861.

De manera que el ferrocarril al transformar el aspecto del planeta –tal y como auguró Émile Barrault– creaba otro paisaje a su paso a la vez que recreaba y actualizaba el paisaje de la historia. Esto lo confirmaban las fotografías que Baldus tomó para la Compañía Paris-Lyon-Méditerranée en 1861: estableció equivalencias formales y de encuadre entre las entradas del túnel de La Nerthe y el interior del claustros de San Tróximo de Arlés; o entre una vía en curva y la semicircularidad perimetral del exterior del teatro romano también de Arlés. Eso era lo mismo que había hecho en el álbum para los Chemins de fer du Nord, en 1855, con la vista frontal de la cubierta de la estación de Amiens y una de las portadas góticas y el detalle del tímpano de la catedral de dicha ciudad. Así, el estilo de Baldus –el proceso de abstracción y depuración al que sometió a los trenes– perduró a lo largo de toda la centuria por haber logrado reunir y encajar las huellas de la historia en un presente detenido sin sobresaltos ni máculas:

«Las vías férreas no alteran la armonía de los paisajes. Ellas atraviesan la llanura como hacen los cauces de los ríos y la dividen en dos orillas. Las amplias curvas que describen son menos imprevistas que las de los ríos, pero por su parte se dotan de cierta elegancia. A veces las líneas son rectas hasta perderse de vista; entonces evocan el más allá del límite del horizonte. El raíl no puede ser feo porque responde exactamente a su objetivo, que es el de llevar lejos y hacerlo rápidamente. Diez veces, veinte veces o cien veces al día pasan los trenes con sus grandes colas de humo. A primera vista todos los trenes se parecen, como los negros... Introducid una locomotora en cualquier rincón de no importa qué cuadro de uno de nuestros pintores paisajistas: no provocará ninguna brusquedad. El ferrocarril es aceptado por el paisaje moderno»³².

³² Maurice Normand. «Le chemin de fer pittoresque. II» (*L'Illustration*, 27 décembre 1898), en *Les chemins de fer. Les grandes chroniques de L'Illustration*, cit., s. p.: «Les voies ferrées ne déparent point les paysages. Elles traversent la plaine comme font les cours d'eau et la partagent en deux rives. Les courbes amples qu'elles décrivent sont moins imprévues que celles des fleuves, mais empruntent à leur justesse même une élégance. Quelque fois les voies sont rectilignes à perte de vue, elles évoquent

Baldus eludió claramente la presencia del tren en el paisaje, así como toda señal dramática de ruptura que pudiera derivarse de los raíles, las estaciones y los postes, o el ennegrecimiento de los campos y las casas debido al paso de locomotoras expulsando grandes colas de humo de carbón. Sus fotografías ocultaron la suciedad producida por la industria ferroviaria así como toda muestra de trabajo. Al negar el protagonismo al incontrolable vapor evitó la destrucción del equilibrado paisaje francés y cantó como lógica esa impuesta coexistencia de la naturaleza y las vías del tren, de la arquitectura gótica y las estaciones, y de la arquitectura tradicional local con los apeaderos. En definitiva, las series de Baldus, con sus meditadas composiciones equilibradas, por haber querido detener en ellas el tiempo, por no asumir la dureza y frialdad del hierro de las vías o el ruido de los vagones de las compañías, se presentaron como el enmascaramiento estético de la herida abierta por el ferrocarril sobre la faz de la tierra. Sus fotografías, por la selección de las vistas y la delicadeza casi es-



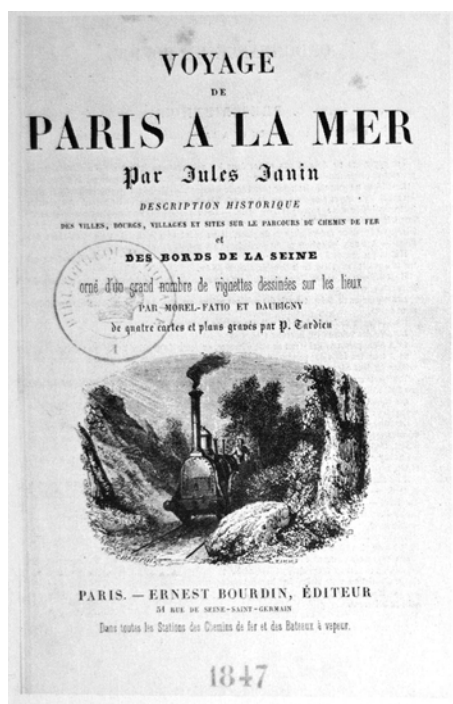
13. Camille Pissarro. Estación de Lordship Lane, 1871.

alors l'au-delà des limites de l'horizon. Le rail ne peut pas être laid: il répond exactement à son objet, qui est de conduire loin et de conduire vite. Dix fois, vingt fois, cent fois par jour passent les trains empanachés. À première vue, tous les trains se ressemblent, comme tous les nègres... Mettez une locomotive et son convoi dans un coin de n'importe quelle toile d'une de nos peintres paysagistes, ils n'y choqueront point: le chemin de fer est accepté par le paysage moderne».

pectral con que fueron tomadas, mostraron las infraestructuras ferroviarias como hijas legítimas y nacidas sin dolor de la madre naturaleza: las vías eran presencia y no irrupción. Al componer paralelismos y ecos formales en el momento de mirar por el objetivo, estableció una continuidad espacio-temporal entre la naturaleza y la historia y entre la obra de Dios y la del hombre. Baldus trabajó los encuadres de tal manera que no se insinuara escisión alguna entre la disposición natural del paisaje y la presencia en él de ingenieros y políticos con fines ferroviarios.

El álbum que hizo para la Compañía Paris-Lyon-Méditerranée, en 1861, significó la total legitimación de las actuaciones de los ingenieros y la intervención industrial en el paisaje. Con esas fotografías estableció una línea genealógica entre los ingenieros romanos, los maestros canteros del gótico y los ingenieros del hierro del siglo XIX. El viaducto de La Voulte y el pétreo de la Durance ganaban en legitimidad y necesidad al tiempo que se convirtieron en obras clásicas en los tiempos modernos al ser fotografiados junto al Pont du Gard; del mismo modo que las fotografías tomadas del teatro romano de Arlés y el collado de la Douzène o las de San Trófimo. Con sus dos álbumes se demostraba que viajar —ya fuera subido en los trenes o contemplando esas fotografías— era una manera de atravesar la historia, y no habría que olvidar que bajo el trazado de las seis grandes líneas ferroviarias francesas estaban las huellas de las principales calzadas romanas. En este sentido, los trabajos de Édouard Baldus ayudaron en la tarea de construir la modernidad desde los cimientos ya existentes de la antigüedad y de los tiempos medievales y así legitimar el desarrollo industrial y la conquista de la naturaleza a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Y del mismo modo que el imperio romano basaba su poder y capacidad de expansión y dominio en una fuerte red de calzadas e infraestructuras de comunicación, durante el Segundo Imperio, Francia quiso recuperar esos tiempos de prosperidad que le garantizaran prolongados tiempos de paz internacional.

Al mismo tiempo que ayudaban a construir el nuevo paisaje francés, las fotografías de Baldus evidenciaban dos fenómenos altamente significativos y que iban a constituir la esencia de la misión artística en el campo ferroviario en las siguientes décadas. El primero es la sospechosa desaparición, no ya del humo o el vapor que hicieran pensar en un tren en su máxima potencia, sino de la locomotora misma. Las estaciones –Clermont, Marsella, Pontoise– se presentaban en las fotos de Baldus vacías tanto de trenes, personal ferroviario como de pasajeros; tan sólo quedaba algún que otro vagón aislado abandonado sobre las vías muertas que daba la réplica formal a los edificios de las estaciones. En segundo lugar llama la atención la concentración de trucos compositivos que los pintores impresionistas ahí aprendieron y que luego adoptaron en sus cuadros de tema ferroviario. Camille Pissarro y Claude Monet pusieron en paralelo la suce-



14. Portada de *Voyage de Paris à la mer*, de Jules Janin, 1847.

sión de vagones de un tren al atravesar un puente con la línea de horizonte y el humo con las nubes para ofrecer un paisaje limpio, construido, ordenado y, en la medida de lo posible, clásico.

3. Paisaje de nubes.

En *La Lumière* apareció también un artículo de Pierre Nibelle titulado «Voyage de Paris à Reims»³³. En él reseñó el viaje de un fotógrafo y afirmaba que éste, al viajar, se convertía en los ojos que debían llevar al resto de artistas la realidad reproducida fiel y exactamente, cual apóstol que regresa con buenas nuevas tras un largo peregrinaje. Según Nibelle, el que los pintores usaran las fotografías no redundaba en la pérdida de su capacidad para soñar y flotar; tan sólo se refería a que sus herramientas no eran técnicamente precisas ni poseían un ojo tecnificado para imponer el rigor de la precisión en sus obras³⁴. Aunque un poco reticente a reconocer en el vapor y en el humo expulsado por las locomotoras facultades de ensoñación poética, no negó su papel como máximos convulsionantes de los celajes campestres y urbanos, que fue precisamente en lo que se fijaron los pintores de la segunda mitad del siglo XIX:

«¡Qué le importa a la hija de la industria moderna la pintura, las artes, los paisajes, las lejanas perspectivas, los efectos del día, los juegos de sombras y de luces, las bellas aguas, los grandes bosques, las fértiles orillas, la historia y la poesía! Ella pasa delante de la sombra de Bossuet, y pasa; pasa delante de La Fontaine, y pasa. ¡Pobre hombre! ¿En qué se convertirán sus eternas ensoñaciones y creaciones inmortales en medio del materialismo de nuestra edad de hierro?... ¿Qué

³³ *La Lumière*, quatrième année, num. 23, samedi 10 juin 1854, p. 90.

³⁴ Luego se comprobará esa falta de distancia entre órgano e instrumento, por ejemplo, con la cámara de cine -Vertov y su cine-ojo- y que ya contemporáneamente a *La Lumière* ya Karl Marx denunciaba que ocurría en las fábricas entre mano operativa y herramienta.

hará al ver pasar el ferrocarril, que sólo envía como saludo a su patria un torbellino de humo?»³⁵.

Frente a la postura científica de los articulistas de la revista *La Lumière*, exceptuando algunos casos como el de Lacretelle, que vislumbró la poesía del ferrocarril y los poemas que podía llegar a inspirar, la reivindicación de la poetología ferroviaria la encabezaron principalmente los poetas y escritores. Jules Janin fue uno de ellos y en 1847, cuando publicó su *Voyage de Paris à la mer. Description des villes, bourgs, villages et sites sur le parcours du chemin de fer et des bords de la Seine*, declaró rotundamente que la poesía del siglo XIX sería la del vapor: «La poesía del siglo diecinueve, hay que decirlo, es el vapor. Antaño tan sólo había verdaderos poetas para aventurarse, sobre las alas de la imaginación, a regiones desconocidas; hoy, sobre las alas del vapor,



15. Claude Monet. *El puente de Argenteuil*, 1874.

³⁵ Pierre Nibelle. «De Paris à Rouen», *La Lumière*, 4^e. année, num. 23 samedi 10 juin 1854, p. 90: «Que importent à la fille de l'industrie moderne la peinture, les arts, les paysages, les perspectives lointaines, les effets du jour, les jeux d'ombre et de lumière, les belles eaux, les grands bois, les rives verdoyantes, l'histoire et la poésie! Elle passe devant l'ombre de Bossuet, et elle passe; elle passe devant l'ombre de La Fontaine, et elle passe. Pauvre bonhomme! Que deviendraient, au milieu du matérialisme de notre âge de fer, ses éternelles rêveries, ses créations immortelles?... Que ferait-il en voyant passer le chemin de fer, qui n'envoie pour salut à sa patrie qu'un tourbillon de fumée?», et même peuple dans le monde, un peuple d'amis, un peuple de frères! Grâce à moi, Londres et Paris se donnent la main!».

todo el mundo es poeta»³⁶. Janin lo dijo bien alto: en los tiempos dominados por la industria, hasta la poesía surge de ella, y por lo tanto el humo de las locomotoras se le antojaba el germen del arte propio de la era de la máquina. Si en 1847 la poesía se manifestaba en el vapor, treinta años más tarde, Émile Zola, en su reseña de la III Exposición de los Artistas Impresionistas (1877), y ante la serie de cuadros de Claude Monet de la estación de Saint-Lazare, dijo que era allí donde dormía y vivía la pintura moderna³⁷. De este modo fue como las estaciones se convirtieron en las fábricas y depósitos de las creaciones artísticas de la época.

Janin comprobó que el tren convertía indistintamente a todos los hombres en artistas, porque viajar era soñar y el viajero creaba una secuencia de imágenes continuas enmarcadas por las ventanas de los vagones y desdibujadas al instante por esas nubes blancas que eran las excrecencias de la máquina. Además, reconocía que en el tren se alcanzaba un estado del espíritu óptimo para la creación poética gracias al ritmo constante e irregular del tren en su desplazamiento. Eso mismo ocurría, en el plano pictórico, en el cuadro de Claude Monet *El puente de Argenteuil* (1876): ahí las colas de humo pintaron los lechos del río y animaron las arboledas, y las nubes repetían el ritmo de la cola de vapor y de los vagones a lo largo de su recorrido. El vapor y la locomotora eran la manifestación de alborozo de la supremacía del hombre sobre la naturaleza: «Ante ella se aplanan la montaña, se hincha el valle; dirige las corrientes marinas, resiste al viento que sopla, adelanta al caballo de carreras y, siempre infatigable, apenas ha llegado ya está dispuesta a partir»³⁸. Las loas de Janin para esta má-

³⁶ Jules Janin. *Voyage de Paris à la mer*, cit., p. 5: «La poésie du dix-neuvième siècle, il faut le dire, c'est la vapeur. Autrefois il n'avait que les vrais poètes pour s'aventurer, sur les ailes de l'imagination, dans les pays inconnus; aujourd'hui, sur les ailes de flamme de la vapeur, tout le monde est poète».

³⁷ Emile Zola. «Notes parisiennes: Une exposition: Les peintres impressionnistes», Le Semaphore de Marseille, 19 avril 1877, en Ruth Berson (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886. Documentation. Vol. I. Reviews*, San Francisco, Fine Arts Museum of San Francisco, 1996, p. 191 y Emile Zola. *Écrits sur l'art*, Paris, Éditions Gallimard, 2003, p. 358.

³⁸ Jules Janin. *Voyage de Paris à la mer*, cit., p. 14: «Devant elle s'aplanit la montagne,

quina de fabricar humo y nubes dejaban oír ecos del extendido deseo de la paz universal basada en el progreso industrial de las naciones: «¡Soy yo quien es la reina del mundo! ¡Soy yo la paz universal! ¡Gracias a mí sólo habrá un único y el mismo pueblo en todo el mundo, un pueblo de amigos, un pueblo de hermanos! ¡Gracias a mí Londres y París se darán la mano!»³⁹.

El ejemplo de Jules Janin no fue un caso aislado entre sus contemporáneos; lo que empezaba a respirarse entonces por todas partes era esa poesía del ferrocarril y al nombre de Janin cabría añadir el de Maxime du Camp, con su poemario *Les chants modernes*. Según Marc Baroli, especialista en literatura de tema ferroviario de los siglos XIX y XX⁴⁰, esta obra de du Camp marcó el inicio de la literatura didáctica y apologética del ferrocarril⁴¹.

Al entusiasmo por la industria, el progreso y la fraternidad que aquella prometía se unió también un personaje del que apenas se tienen datos llamado Kauffmann y que publicó un libelo de elocuente

se comble la vallée; elles commande aux flots de la mer en courroux, elle résiste au vent qui gronde, elle devance le cheval de course, et, toujours infatigable, à peine arrivée, elle est prête à repartir».

³⁹ Jules Janin. *Voyage de Paris à la mer*, cit., p. 14: «C'est moi qui suis la reine du monde! C'est moi qui suis la paix universelle! Grâce à moi, il n'y plus qu'un seul et même peuple dans le monde, un peuple d'amis, un peuple de frères! Grâce à moi, Londres et Paris se donnent la main!».

⁴⁰ La tesis doctoral de Marc Baroli, de 1963, se titulaba *Le train dans la littérature française*. A partir de entonces se ha convertido en uno de los máximos especialistas en las relaciones recíprocas entre tren y literatura. Fue el editor de un número especial de la revista *La vie du Rail* dedicada a la literatura ferroviaria: *Lignes et lettres. Anthologie littéraire du chemin de fer* (París, 1975) y entre sus últimos trabajos cabe citar el artículo «Le train dans la littérature française», publicado en *Écritures du chemin de fer* (ed. de François Moureau et Marie-Noëlle Polino), París, Éditions Klincksieck, 1997 (Actes de la journée scientifique organisée 11 mai 1996 para la AHICF et par GRLV).

⁴¹ Cit. François Caron. *Histoire des Chemins de fer en France, 1740-1883*, Tome premier. París, Librairie Arthème Fayard, 1997, pp. 622-623. Al mismo tiempo que pretendía exaltar la fuerza invisible y asombrosa que movía a estas grandes máquinas y bestias de hierro, estos poetas y literatos incentivaban el tipo de literatura de tintes románticos y exageradamente alucinatorios que la máquina de vapor les posibilitaba y que iba a condenar a los propios ferrocarriles a vivir en la negrura de su miseria y rodearlos con ese halo de temor mortecino que ha acompañando la imagen del tren a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, connotaciones éstas de las que difícilmente ha podido substraerse con el cambio de siglo.

título: *La poésie de l'industrie* (1853), en la *Revue de Paris*. Kauffmann, al igual que Janin, actuó desde la poesía como defensor y profeta de la industria y del nuevo paisaje industrial. Sus palabras animaban a la admiración de la máquina, del vapor, de los raíles y de los trenes en la naturaleza por su mera necesidad, porque la industria, al unir a los pueblos y a los hombres, evitaba también la guerra. En su opinión, el tren, como instrumento de paz, abría una nueva era destinada a transformar el mundo. También percibió Kauffmann que las fábricas, los altos hornos y las calderas de los trenes se comportaban y actuaban como fábricas de pintura. Al presenciar la fabricación del cristal se le antojó aquella revelación una imagen propia de Rembrandt y calificó de verdadera experiencia estética la que en los templos y palacios de la industria moderna comprobaba:

«Las torres se abren, un magnífico resplandor se escapa de ellas, y con la puerta abierta, ilumina el campo y choca sobre el prado o la roca el retrato de los trabajadores, aumentado por la proyección. Largos tubos de hierro se adelantan, se amontonan en la boca abierta del horno; se pegan ahí fragmentos de pasta incandescente, que trazan en el aire líneas luminosas, oscilando del extremo de los tubos pegados a la boca de los obreros que soplan en esas flautas insonoras... ¿Los encantamientos de las brujas en las noches del sabbat alcanzaron un nivel tan poético? ¿Nuestros pintores los más desenfrenados, crearon alguna vez tan rembranescos cuadros?»⁴².

Las fábricas y también los trenes proveían de experiencias poéticas y las manifestaciones de su poder componían cuadros en los que a la belleza serena de la naturaleza añadían su propia energía:

⁴² Kauffmann. *La poésie de l'industrie*, cit., p. 25: «Des tours s'ouvrent, une magnifique lueur s'en échappe, et, par la porte ouverte, illumine la campagne et va estamper sur le pré ou le roc le portrait des travailleurs, grande par la projection. Des longs tubes de fer s'avancent, se pressent à la gueule ouverte du four, des morceaux de pâte incandescente s'y attachent, tracent dans l'air des sillons lumineux, balancés au bout des tubes collés à la bouche des ouvriers qui soufflent dans ces buccins insonores... Les incantations des sorciers dans les nuits de sabbat firent-elles jamais rien d'aussi poétique? Nos peintres les plus échevelés créèrent-ils jamais de plus rembranesques tableaux?».

«Un día, sentado en la orilla del Sena, muy cerca de París, contemplábamos un puente de madera de construcción destacable y cuyo interior acabábamos de ver en todos sus detalles, cuando de repente dos convoyes se lanzaron al mismo tiempo de la orilla izquierda, sobre dos vías paralelas, mientras que un tercer convoy, procediendo de la orilla derecha, pasó entre los dos por la vía central. Un maravilloso sol iluminaba el paisaje; hemos visto pocos espectáculos de la industria que presenten mejor la grandeza de estos tres convoyes suspendidos a gran altura, que pasaron a todo vapor sobre las traviesas, con la rapidez del rayo»⁴³.



16. Camille Pissarro. *Después de la lluvia. Andén de Pontoise*, 1876.

⁴³ Kauffmann. *La poésie de l'industrie*, cit., pp. 16-17: «Un jour, assis au bord de la Seine, tout près de Paris, nous contemplions l'ensemble d'un pont de bois d'une construction remarquable, que nous venions de visiter intérieurement dans tous ses détails, lorsque tout à coup deux convois s'élancèrent en même temps de la rive gauche, sur deux voies parallèles, pendant qu'un troisième convoi, accourant par la rive droite passait entre eux deux par la voie du milieu. Un splendide soleil éclairait le paysage, et nous avons vu peu de spectacles de l'industrie présenter plus de grandeur que celui de trois convois suspendus sur les eaux à une grande hauteur, et emportés à toute vapeur sur des planches, avec la rapidité de l'éclair».

La frase: «La industria no ha matado a la poesía, sino que le abre un nuevo mundo»⁴⁴, le servía para resumir su mensaje y autorizar toda la producción artística imbuida del espíritu de la industria para las generaciones venideras, porque el paisaje industrial, el humo, el carbón, y las máquinas en general, las apprehendió como motivos sublimes capaces de excitar a poetas y artistas. Mientras que Baldus reunía en sus fotografías las estaciones, los valles y los teatros romanos, Kauffmann unió la poesía de la naturaleza y la de la industria mediante las largas colas de humo de las locomotoras, las chimeneas con las nubes, por habitar el mismo espacio.

A esas mismas conclusiones también llegó Jules Claretie. En su obra *Voyage d'un Parisien* (1865) dejó constancia de la incidencia del ferrocarril en el ámbito artístico: que el tren se había integrado en el paisaje y que con su humo lo recreaba constantemente y creaba otro. Desde las filas literarias se reconocía con entusiasta naturalidad el valor poético del humo y al tren como artista: «No maldigamos la línea recta; ella tiene su encanto. La línea recta es el ferrocarril... y del paisaje sólo os deja ver las grandes masas; es un artista que procede a la manera de los maestros. No le pidáis detalles, sino el conjunto donde se desarrolla la vida»⁴⁵. Si para Janin el humo de los trenes hacía a todos los hombres poetas, en opinión de Claretie los convertía en pintores, porque pintores eran también los vagones y las ventanas actuaban como lienzo y marco. La ventana pictórica albertiana ahora se movía a la velocidad del tren. Para que sus lectores comprobaran este fenómeno artístico-ferroviario, les animó a que salieran de París en tren y que dejaran que ante sus ojos se desplegaran los paisajes que los pintores, antes o después que ellos, traducían en sus lienzos. La idea del tren-artista enseguida prendió entre viajeros y poetas, pues poco tiempo después Paul Verlaine también reconoció el poder cre-

⁴⁴ Kauffmann. *La poésie de l'industrie*, cit., p. 46.

⁴⁵ Cit. cat. *L'Impressionnisme et le paysage français*, cit., p. 38: «Ne médisons pas la ligne droite; elle a son charme. La ligne droite, c'est-à-dire le chemin de fer... d'un paysage, il ne vous laisse voir que les grandes masses; c'est un artiste qui procède à la façon des maîtres. Ne lui demandez pas les détails, mais l'ensemble où est la vie».

ativo de las ventanas de los vagones. De ello dio cuenta en un poema titulado «Le paysage», incluido en *La bonne chanson* (1869):

«Le paysage dans le cadre des portières
Court furieusement, et des plaines entières
Avec de l'eau, des blés, des arbres et du ciel
Vont s'engouffrant parmi le tourbillon cruel
Où tombent les poteaux minces du télégraphe
Dont les fils ont l'allure étrange d'un paraphe»⁴⁶.

La cuestión las misiones y el progresivo consumo de imágenes fotográficas abrieron el debate entre los historiadores para saber si los pintores se valieron de las fotografías como herramientas de trabajo, siguiendo de este modo las directrices marcadas por *La Lumière* o desestimaron su uso. Françoise Heilbrun ha constatado una evidente incidencia de los trabajos fotográficos sobre los pintores contemporáneos e incluso retroactivamente afirmó que las pruebas de los pioneros heliógrafos, de Loydrean, Baldus o Blanquart-Évrard, por ejemplo, mostraban ya una versión muy impresionista del pai-



17. George Seurat. *Courbevoie*, 1885.

⁴⁶ Paul Verlaine. «Le paysage», *La bonne chanson* (1869) en J.P. Caracalla (ed.), *Petite anthologie de la poésie ferroviaire*, Paris, Éditions La Table Ronde, 2004, p. 48.

saje⁴⁷. Heilbrun llamó la atención de que en las fotografías de paisajes de Édouard Baldus, como *Grupo en el parque de la Faloise* o *Moulin de Engbien*, que forman parte del *Album des Chemins de fer du Nord* (1855), ofrecían la idea de paisaje que en esos mismos años estaban dando los denominados pintores nuevos, pensando sobre todo en los pintores de la escuela de Barbizon. De esta manera señalaba la inmediata repercusión de la visión fotográfica en el trabajo de toda una generación de artistas, la cual se iba a caracterizar por su esquematismo, por el tratamiento monumental de la naturaleza y por una tendencia a la simplificación que incluso podría desembocar en el tratamiento casi abstracto de los objetos y personajes dentro de la composiciones, tal y como ofrecían las de Baldus. Heilbrun destacó el papel jugado por la fotografía en la formulación de una manera de ver moderna, pero no la consideró el único factor. Mencionó también la influencia que el conocimiento y el intercambio de estampas japonesas jugó en la normalización de criterios y planteamientos compositivos, pues en ellas se primaba la sensación de espontaneidad, lo fragmentario, la simplificación progresiva de planos y motivos o la arbitrariedad de los asuntos tratados. De modo que tanto al viajar en tren, al manejar fotografías y examinar estampas japonesas los pintores pudieron comprobar emociones estéticas y sensoriales similares y complementarias.

Lo que parece evidente es que entre artistas y público existía una conciencia común de visión fotográfica de la naturaleza, y que los cuadros de Claude Monet, Auguste Renoir, Camille Pissarro y Alfred Sisley, entre los máximos exponentes de la nueva pintura en las décadas de 1860-1870, dieron cuenta de ello. Pero por otro lado, no habría que olvidar que las fotografías de Édouard Baldus estaban rigurosamente controladas, compensadas y meditados sus encuadres para no mostrar motivo alguno de excitación ferroviaria que pudiera romper la calma que la burguesía quería encontrar en sus objetos de arte. Según Sylvie Patin los pintores también eligieron sus motivos con ex-

⁴⁷ Françoise Heilbrun. *Les paysages des impressionnistes*, París, Éditions Hazan, Réunion des Musées Nationaux, 1986, p. 10.

trema atención, pues con su elección estaban creando «paisajes en los que se equilibra la imagen tradicional de Francia con los nuevos elementos debidos al progreso industrial contemporáneo que moderniza la fisonomía del paisaje francés y, en consecuencia, introducen la *modernidad* en la pintura»⁴⁸. Con lo cual la opinión de Patin corroboraría la hipótesis de que también desde la pintura se edulcoraban y hacían familiares aquellos nuevos espacios cotidianos organizados por la infraestructura ferroviaria y las obras de ingeniería.

Como sintéticamente ha señalado Richard Brettell en su análisis sobre la pintura impresionista —*Impressions: Painting Quickly in France, 1860-1890*—, los pintores nuevos pintaban a la moderna. En este sentido, y según su teoría, Manet y el círculo de artistas del Café Guerbois y La Nouvelle Athènes pintaban con urgencia porque efímeros y de rápida desaparición eran los temas que eligieron para sus



18. Norbert Groeneutte. *Puente de Europa, de noche*, 1880c.

⁴⁸ Sylvie Patin. *À la campagne*, París, Éditions Hazan, Réunion des Musées Nationaux, 1986, p. 9: «... ils ont crée des paysages où s'équilibrent une image traditionnelle de la France et des éléments nouveaux dus aux progrès industriels récents qui modernisèrent la physionomie du paysage français et en conséquence introduisirent la *modernité* en peinture».

cuadros: trenes, flores frescas recién cortadas, animadas charlas de café, barcos de vela, caballos precipitándose a la línea de meta, coches de caballos atravesando los bulevares, señores fumando, etc.⁴⁹ Según Brettell, los cuadros de estos artistas remitían a una correspondencia estética entre el tiempo representado y el tiempo de la representación, como si se estableciera un vínculo simbiótico entre el estilo y el asunto. Este síntoma había sido señalado con anterioridad bajo la fórmula de que las obras del impresionismo se debían a la «conjunción efímera de una estación de tren y una manera de pintar elaborada en la estación misma»⁵⁰, pensando quizá en aquellas palabras de Zola que convirtieron las estaciones en los talleres de estos artistas, en sus particulares fábricas y centros de producción; o en las de Claretie, según las cuales los cuadros se pintaban a la velocidad del tren.

Con mucho acierto, para hablar de la noción de rapidez Brettell citó a Roger Fry y sus ensayos críticos y especulativos sobre arte: *Transformations* (1926). En el prefacio el propio Fry apuntaba que todas esas transformaciones del arte eran también transmutaciones, cambios de estado y metamorfosis a fin de cuentas, mediante las cuales «las formas se convierten en partes de construcciones estéticas»⁵¹. De ahí la conclusión a la que llega Brettell: «El gusto extremo de los impresionistas por los efectos atmosféricos ha desembocado en la destrucción de toda articulación clara y lógica de los volúmenes en el espacio pictórico»⁵². Probablemente ese gusto por los efectos atmosféricos bien pudo habérselo contagiado la insistente e inevitable presencia de humo y vapor expulsado por los trenes vistos tanto en París

⁴⁹ Richard Brettell. *Impressions: peindre dans l'instant. Les impressionnistes en France. 1860-1890*, París, Éditions Hazan, 2000, p. 17.

⁵⁰ Rodolphe Walter. «Saint-Lazare l'impressionniste», *L'Oeil*, num. 292, novembre 1978, p. 48: «La conjonction éphémère d'une gare et d'une manière de peindre élaborée elle-même tout à côté».

⁵¹ Roger Fry. *Transformations. Critical and Speculative essays on art*, Londres, Chatto and Windus, 1926, s. p.: «... forms undergo in becoming parts of aesthetic constructions».

⁵² Richard Brettell. *Impressions: peindre dans l'instant. Les impressionnistes en France. 1860-1890*, cit., p. 34: «Le goût extrême des impressionnistes pour les effets atmosphériques a entraîné la destruction de toute articulation claire et logique des volumes dans l'espace pictural».

como en los pueblos de la región de la Île-de-France a los que eran asiduos. Los pintores nuevos constataron la teoría de Claretie: desde el tren se componían cuadros; pero fueron más lejos y demostraron que las propias excrecencias del ferrocarril alimentaban la disolución tanto de las obras como la del propio tren. En este sentido, la pintura de los impresionistas era nueva, misional y de vanguardia en el sentido sansimoniano porque cumplía esa tarea de dulcificar la presencia de la industria en la naturaleza; por eliminar y enmascarar la irrupción de puentes, postes, vías y locomotoras en la pintura de paisaje y porque convertía las colas de humo en abullonadas nubes. Pero como artistas orgullosamente modernos y testigos de su tiempo no fue ésta la única misión a la que se entregaron a largo del último tercio del siglo XIX. Como bien estudió Albert Boime⁵³, estos pintores que aparecieron



19. Jules-Etienne Marey. *Cronofotografía de humo*, 1900c.

⁵³ Albert Boime. *Art and the French Commune. Imagining Paris after war and revolution*, Princeton, Princeton University Press, 1995.

como los herederos directos de Gustave Courbet por su rebeldía contra las instituciones oficiales y la Academia de Bellas Artes, fueron los que de manera ejemplar se entregaron a la configuración y la reconstrucción desde la pintura de la imagen de Francia tras la Guerra franco-prusiana y la Comuna (1870-1871).

Pintar desde la urgencia y rápidamente esas transformaciones de los objetos cotidianos antes de que desapareciesen convertía a estos pintores en Heráclitos modernos que observaban el agua de los ríos y el humo de los trenes con el apremio de lo que ya no podrá ser de nuevo apresado porque todo estaba en circulación y desaparecía. Del mismo modo que Monet pintó el paso de un tren por Argenteuil sobre el puente de hierro y su momentáneo reflejo en la superficie del Sena; o Sisley el deshielo invernal en las calles de París; Étienne-Jules Marey intentó desde la fotografía detener precisamente el cuerpo inasible y la materia evanescente del humo. Su serie de cronofotografías del humo (1899-1901) fueron la prueba del deseo de controlar los caprichos de la materia que se transforma en su desarrollo espacio-temporal. Marey ideó para tal fin una máquina particular —*la machine à fumée*— que le permitía encerrar y congelar las deformaciones arabesquizantes del humo. En opinión de Georges Didi-Huberman, las cronofotografías pretendían la visualización de los movimientos invisibles del aire en medios fluidos⁵⁴. Lo de Marey, por lo tanto, también podría ser considerado como la necesidad de fotografiar desde la urgencia; constatando así que el movimiento, el desplazamiento, el *devenir* y la circulación eran las acciones donde había que buscar la esencia del siglo XIX, y cuya imagen suprema la constituía el ferrocarril.

Brettell ha reparado en que una de las consecuencias directas de la presencia continua del movimiento en la vida diaria fue que se desatara una peculiar ansiedad por la rapidez, la cual registraba un aumento directamente proporcional al paso de los años y la velocidad

⁵⁴ Georges Didi-Huberman. *Mouvements de l'air: Étienne-Jules Marey, photographe des fluides*, París, Gallimard, Réunion des Musées Nationaux, 2004, p. 259.

de desplazamiento de las máquinas. En consecuencia, dicha necesidad de movimiento ofreció una imagen cómica del comportamiento de los parisinos en el siglo XIX; comportamiento que, en gran medida estaba inducido por el ferrocarril:

«Una ansiedad impregna las novelas y las obras teatrales. Parece como si los parisinos estuvieran siempre en movimiento: cambian de casa, huyen de sus acreedores, se visten para salir, regresan a sus casas agotados por la agitación de la vida urbana o se disponen a dejar la ciudad para tomar unos días de descanso. Esta angustia no la crea el tiempo en sí, sino la rapidez y el sentimiento de estar inmerso en un movimiento perpetuo incontrolable. El centro simbólico de toda esta angustia es naturalmente el tren... El proyecto impresionista se inscribe así en este contexto histórico en el que el tiempo parece escapar a todo control. Las impresiones servirán tanto para detenerlo como para darle forma»⁵⁵.

En la pintura de trenes o en las cronofotografías de Marey el protagonista era el humo en el acto de tomar posesión del espacio: extendiéndose, expandiéndose, presentando su fluidez bajo la imagen de torbellinos, volutas o caprichosos meandros, como los denominaba el propio Marey⁵⁶. El humo constituía en el siglo XIX la materialización de la respiración de las locomotoras, la velocidad, el movimiento y la metáfora de la danza universal de las energías invisibles que movían el mundo. Por ese interés en ocuparse de los objetos y los cuerpos en movimiento y en circulación, los pintores

⁵⁵ Richard Brettell. *Impressions: peindre dans l'instant. Les impressionnistes en France, 1860-1890*, cit., p. 62: «Une anxiété qui imprègne les romans et les pièces de théâtre. Il semble que les Parisiens soient toujours en mouvement: ils déménagent, fuient leurs crédetes, s'habillent pour sortir, rentrent chez eux épuisés par l'agitation de la vie urbaine ou s'apprêtent à quitter la ville pour prendre un peu de repos. Cette angoisse n'est pas créée par le temps en soi mais par sa rapidité et par le sentiment d'être pris dans un mouvement perpétuel incontrôlable. Le centre symbolique de toute cette angoisse est naturellement le train... L'entreprise impressionniste s'inscrit donc dans ce contexte historique où le temps semble échapper à toute maîtrise. Les impressions vont servir à la fois à l'arrêter et à lui donner forme».

⁵⁶ Georges Didi-Huberman. *Mouvements de l'air: Étienne-Jules Marey, photographe des fluides*, cit., p. 288.

impresionistas, en mayor medida que los fotógrafos contemporáneos, acabaron proponiendo un arte de transición, de paso, de desarrollo, del estar haciéndose. Por la esencia misma de la transición, ese arte surgido en los andenes de las estaciones o en las dársenas de los puertos, corroboraba la progresiva ascensión y disolución de la pintura, de la naturaleza y de los cuerpos representados, y se encaminaba hacia un ámbito más liviano y espiritual.

François Caron, en su pormenorizado estudio sobre la historia de los ferrocarriles franceses, señaló al tren como el factor decisivo que permitió la formulación y el advenimiento de una nueva escuela de paisaje durante la segunda mitad del siglo XIX⁵⁷. Argumentaba Caron que fue la elección de la temática ferroviaria la que dividió a los artistas entre aquellos que querían mantenerse fieles a la representación de la naturaleza como universo bucólico y aquellos otros que se inclinaron por los asuntos señeros de su tiempo, como eran los trenes. Al contrario que las fábricas o minas, que estaban ubicadas en zonas puntuales en un segundo plano, la industria ferroviaria era una red omnipresente que acababa de tomar posesión del continente con sus raíles y que destruía el orden del paisaje sereno y sosegado que Theodore Rousseau, Camille Corot, Jean-François Millet o Charles Daubigny, desde los bosques periféricos de París, fijaban en sus telas:

«La pintura de paisaje comienza, por entonces, a disfrutar de un nuevo favor. Rompiendo con el frío paisaje histórico, los pintores comienzan a estudiar la naturaleza desde la naturaleza misma. Finalmente, desde la observación y la representación de ésta, el arte del paisaje experimenta una profunda y saludable metamorfosis... La Naturaleza, que se les revela entonces en todo su esplendor, en toda su variedad, animará a numerosos artistas de gran talento a intentar traducir las bellezas desconocidas: el cielo, el agua, el valle, la landa y la llanura, la montaña o el bosque. El paisaje compuesto desaparece, ¡el paisaje moderno ha

⁵⁷ François Caron. *Histoire des Chemins de fer en France, 1740-1883*, Tome premier, cit., p.623.

nacido! Corot... es a él a quien se debe la emancipación del paisaje moderno»⁵⁸.

En el caso de Daubigny se sabe que participó tanto en el mantenimiento del orden campestre como en la desestabilización industrial de dicho orden, como lo demuestran sus álbumes de dibujos y apuntes fechados en 1861 donde los hay con temas ferroviarios; así como las ilustraciones que hizo para el texto de Jules Janin: *Voyage de Paris à la mer* (1847). De manera que a los artistas no les resultó fácil escapar de las garras del humo y de los trenes, pues fueron los elementos que dinamizaron la renovación del arte moderno. En este sentido, cabe señalar que antes de que el humo de carbón inundara los paisajes de los pintores impresionistas, ya cierta incertidumbre at-



20. Claude Monet. *Estación de Argenteuil*, 1872.

⁵⁸ Comte Arnauld Doria. «La naissance des chemins de fer en France et la peinture de plein air», en cat. *Un siècle de chemin de fer et d'art*, París, Galerie Charpentier, 1955, s.p.: «La peinture de paysage commence, vers le même temps, à jouir d'une faveur nouvelle. Rompant avec le froid paysage historique, des peintres se mettent à étudier la nature devant la nature. Enfin ramené à l'observation et à la représentation de celle-ci, l'art du paysage subit une profonde et salutaire métamorphose... La Nature, qui se révèle alors à eux dans toute sa splendeur, dans toute sa variété, va décider un nombre toujours croissant d'artistes de grand talent à tenter de traduire les beautés méconnues: le ciel, l'eau, la vallée, la lande et la plaine, la montagne ou le forêt. Le paysage composé disparaît, le paysage moderne est né! Corot... c'est à lui que l'on doit l'émancipation du paysage moderne».

mosférica había comenzado a inmiscuirse en las telas de los pintores. Théophile Gautier se deleitaba acariciando con la vista los paisajes que Corot presentó en el Salón de 1866, pues los creía ver cubiertos con cierto gas plateado:

«Por engañarse con las ilusiones producidas al soñar con los ojos abiertos, M. Corot acabó por percibir la naturaleza tan sólo a través de un vapor ideal. Parece como si un gas plateado se interpusiera entre él y los objetos. Todo se suaviza, todo se difumina, todo se distancia, todo se decolora armoniosamente. Se diría, viendo sus cuadros, estos paisajes que describen los poetas, y en los que las logradas sombras se pasean despreocupadamente en las praderas de asfódelos bajo árboles de un verde grisáceo, en el resplandor de un día pálido, que no procede del sol y que parece un claro de luna diurno»⁵⁹.

De gas misterioso también calificó el historiador y crítico de arte Charles Blanc esa capa atmosférica que Corot esparcía sobre el paisaje en sus cuadros y cuyo origen, el propio Blanc, hacía remontar a los tiempos heroicos; como si Corot trasluciera así la presencia de las sombras errantes de arcádicos semidioses:

«[...] A usted, que ha insertado la poesía en mitad de sus obras y que, del mismo modo que el filósofo antiguo lleva con él toda su fortuna, lleva en su corazón toda la naturaleza. Le permitimos, por haber sido siempre el niño mimado, una pintura abreviada, sobrentendida, frotada por masas y realizada aquí y allá con hojas temblorosas. Se le perdona el que eche sobre el paisaje una bruma misteriosa, porque esta

⁵⁹ Théophile Gautier. *Bonjour Monsieur Corot. Ensemble des articles de 1836 à 1872*, Marie-Hélène Girard (ed.), París, Séguier, 1996, p. 85: «A force de se bercer dans ce rêve charmant qu'il fait les yeux ouverts, M. Corot finit par ne plus apercevoir la nature qu'à travers une vapeur idéale. Il semble qu'une gaze d'argent s'interpose entre lui et les objets. Tout s'adoucit, tout s'estompe, tout s'éloigne, tout se décolore harmonieusement. On dirait, en voyant ses tableaux, ces paysages hélices que décrivent les poètes, et où les ombres heureuses se promènent nonchalamment dans les prairies d'asphodèles, sous des arbres d'un vert grisâtre, à la lueur d'un jour pâle, qui ne vient pas du soleil, et qui ressemble à un clair de lune diurne»

bruma le hace retroceder en la perspectiva de los tiempos heroicos, dejando ver las sombras errantes de los dioses»⁶⁰.

Si la denominada escuela de Fontainebleau y Barbizon se movía en el doble juego de ninfas, árboles, humos y vapores, el siguiente paso de este tránsito hacia la pintura moderna lo dio Gustave Courbet. Según cuenta Roger-Marx, de prodigioso ojo calificó Ingres al rebelde Courbet: «Nacido con las cualidades que otros adquieren a duras penas, Courbet hace gala de ellas ya desde su primera pincelada... Este chico es un *ojo*; ve las cosas con una percepción distinta, según una armonía en la que la tonalidad es una convención y las realidades tan homogéneas entre ellas que improvisa una naturaleza más enérgica en apariencia que como es en verdad»⁶¹. Roger-Marx, al recoger este comentario de Ingres, quizá pretendía encontrar la excusa o el eslabón genealógico que enlazara sin sobresaltos a Courbet con sus «descendientes»: Monet, Sisley y Pissarro, entre los más destacados de los impresionistas y cuya admiración por Courbet pagaron al recibir el apelativo de «víctimas de la sensación directa»⁶². Todos acabaron ciegos o con las retinas quemadas por el sol, como señaló Théophile Thoré-Bürger en su *Histoire des peintres de toutes les écoles* (1863) a propósito del inglés William M. Turner, reconocido como padre de la pintura moderna por sus nubes, humos y brumas por parte precisamente de estos artistas

⁶⁰ Charles Blanc. «De l'état des Beaux Arts en France à la veille du Salon de 1874. I. Peinture», *Le Temps*, 7 avril 1874. s. p.: «[...] A vous, qui avez su mettre la poésie de moitié dans vos ouvrages, et qui, semblable au philosophe antique portant avec lui toute sa fortune, portez dans votre cœur toute la nature. On vous permet à vous, qui êtes resté toujours l'enfant gâté, une peinture abrégée, sous-entendue, frottée par masses et rehaussée ça et là de quelques feuilles tremblantes. L'on vous passe de jeter sur la campagne une gaze mystérieuse, parce que cette gaze la fait reculer dans la perspective des temps héroïques, en laissant apercevoir les ombres errantes des dieux».

⁶¹ Claude Roger-Marx. «À la santé de Courbet» (1929), en *Avant la destruction du monde (De Delacroix à Picasso)*, Paris, Librairie Plon, 1947, p. 11: «Né avec des qualités que tant d'autres acquièrent si rarement, Courbet les possède épanouies à son premier coup de pinceau... Ce garçon est un *œil*; il voit dans une perception très distincte pour lui, dans une harmonie dont la tonalité est une convention, des réalités si homogènes entre elles qu'il improvise une nature plus énergique en apparence que la vérité».

⁶² Claude Roger-Marx. *Le paysage français de Corot à nos jours. Ou le dialogue de l'homme et du ciel*, Paris, Librairie Plon, 1952, p. 38.

franceses: «Por contemplar insistentemente la luz, la vista se pervierte. Cuando tras haber mirado fijamente al sol se gira la vista, durante un momento tan sólo se ve un combate de rayos coloreados que se entrecruzan, entrecortando los objetos circundantes y haciéndolos imperceptibles»⁶³. Saturación de luz y batalla de rayos.

También de puro ojo se autocalificó Monet; y también en el órgano de la visión vio el crítico Jules Laforgue la diferencia y la particularidad de los pintores impresionistas respecto al resto de sus contemporáneos. Además, les atribuyó una sensibilidad fuera de lo común que les permitía incluso obviar la pintura del pasado⁶⁴. Para Laforgue, atento a los temas nuevos y característicos que acabarían identificando a su tiempo, supo que el tren con sus inseparables colas de humo era uno de ellos. Por eso, a estos artistas de las incesantes variaciones de la realidad los denominó pintores de atmósferas. De esta manera matizaba el término *pleinairistes* que les habían adjudicado y reconocía que ese humo expulsado por las locomotoras afectaba tanto a la percepción de la realidad como a la manera de representarla. Y por atmósfera Laforgue entendía el espacio donde las cosas eran representadas en su ambiente, y valía tanto para paisajes, salones con velas o simples interiores, calles, pasillos iluminados con lámparas de gas, fábricas, mercados, hospitales, etc. No se sabe si por no aburrir en la enumeración, pero Laforgue olvidó citar las estaciones de tren. Aún así, con esa lista de atmósferas nuevas apuntó que los pintores impresionistas se ocupaban de lugares de tránsito: allí donde surgían las mercancías los cuerpos, donde transitaban y desaparecían en su continua circulación.

⁶³ Théophile Thoré-Bürger. *Histoire des peintres de toutes les écoles*, París, Renoard, 1863, p. «A toujours contempler la lumière, on se pervertit la vue. Quand on a regardé fixement le globe du soleil et qu'on en détourne les yeux, on ne voit pendant un certain temps qu'un combat de rayons colorés que s'entrecroisent, hachent les objets ambiants et les rendent imperceptibles».

⁶⁴ Jules Laforgue. *Œuvres complètes. Mélanges posthumes. Pensées et paradoxes. Pierrot fustiste. Notes sur la femme. L'Art impressionniste. L'art en Allemagne. Lettres*, París, Société du Mercure de France, 1903, p. 133.

Además de los factores propiamente ópticos, convendría mencionar, como apuntó Louis Hourticq en su estudio sobre Manet y en cierto modo en la línea de Jules Laforgue, que estos pintores —fundamentalmente los paisajistas— comenzaron a comprender verdaderamente los efectos del *plein air* cuando se atrevieron a disolver las formas en la atmósfera⁶⁵, pues al privilegiar ellos mismos el cielo lo reconocieron como el escenario donde debían representarse los grandes espectáculos de la nueva pintura. En este sentido, los pintores se ocuparon de rellenarlo y decorarlo. Disolver pictóricamente las formas de los cuerpos en el cielo era la manera de actualizar desde el arte la sentencia que Karl Marx lanzó sobre el destino del dinero y la mercancía en la Inglaterra que recibía los cuadros de William Turner: todo lo sólido se desvanece en el aire. Al concepto de circulación se añadió el de disolución como leit motiv de la época, y ambos marcaron la producción de arte en los siguientes cien años: todo lo material estaba llamado a diluirse, a metamorfosearse, a convertirse en ceniza y humo en las calderas y hornos del mundo industrial. Perduró también la imagen del mundo visto como una gran fábrica o laboratorio siempre con las chimeneas encendidas y donde la materia se quemaba, se transmutaba, se disolvía en el cielo. Éste se convirtió en la gran profeta del arte nuevo. Ahí estaban los fondos de los cuadros de las carreras de Longchamp pintadas por Degas —*Antes de la carreras* (1862), *Antes del comienzo de las carreras* (1871)—; los de Pissarro en Pontoise, realizados a comienzos de la década de 1870; de Claude Monet —*La terraza de Sainte-Adresse* (1867), *El puente de Chatou* (1875)— o los de Seurat —*El Sena en Courbevoie* (1885), *La Grande Jatte* (1884)—. Se inició así, a mediados del siglo XIX, un proceso de gasificación en la pintura encaminado a la disolución de las máquinas de fabricar el humo de las propias obras conforme el siglo tocara a su fin.

⁶⁵ Louis Hourticq. *Manet*, París, Librairie Centrale des Beaux Arts, Collection L'Art de Notre Temps, s.d. [1911], p. 10.

4. Impresionismo, sociedad comercial.

Los cambios en la percepción óptica de la naturaleza coincidió en el ámbito de la artes con un cambio en la consideración propia de los artistas. Los pintores también quisieron erigirse en guías de la nueva sociedad que la revolución industrial había dado a luz, siguiendo el ejemplo de la fotografía. Esta toma de conciencia misional por parte de los artistas nuevos coincidió en el tiempo con los dos episodios políticos claves de la historia de Francia del último tercio del siglo XIX: la derrota en la guerra franco-prusiana (1870) y la caída de la monarquía y la proclamación de la Comuna (1871). En este panorama se desarrolló pictóricamente el arte nuevo, que caminó por dos vías pero ambas conducían al mismo destino. Por un lado estaba el tren dirigido por Gustave Courbet, al que enarbolaron con las banderas del realismo, artístico y político; y, por el otro, el tren que alimentaron Édouard Manet y los pintores de su banda y amigos de los cafés a los que era asiduo.

El deseo de todo pintor en el siglo XIX era ser reconocido por el Salón oficial; en el caso de que esto no fructificara, los hubo que crearon el suyo propio, como fue el caso de Courbet en 1855, o los artistas independientes —luego bautizados impresionistas— en 1874. La cuestión era que había que pertenecer a alguna escuela, clasificarse y tener una ubicación en el mapa artístico. Así, los pintores impresionistas, a las secuelas del exaltado genio artístico romántico unieron la noción de vanguardia artística y organizaron sus propias exposiciones colectivas de pintura después de haberse sometido a la humillación anual del rechazo del jurado del Salón. En tanto que fundadores de una nueva escuela —«la de la mancha», como la llamó el crítico Marius Chaumelin⁶⁶; «la de la impresión», en opinión de Émile Cardon⁶⁷; «la de los ojos», según Marc de Montifaud⁶⁸, crítico de *L'Artiste*— y con

⁶⁶ Marius Chaumelin. «Actualités: L'exposition des Intransigeants», (La Gazette des [Etrangers], 8 avril 1876) cit. en Stephen F. Eisenman. «The Intransigent Artists or How the Impressionists got their name», en Charles S. Moffet (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886*, Oxford, Phaidon; The Fine Arts Museum of San Francisco, 1986, nota 28, p. 58

la intención de actualizar los valores y la técnica de la pintura, llama considerablemente la atención que entregados a tal empresa artística no dejaran textos programáticos, manifiestos de grupo o una declaración de intenciones artística. Quizá si algo tenían claro era que no querían que su trabajo como artistas dependiera de un programa o unas normas establecidas, simplemente para no tener que dar cuentas luego de su cumplimiento.

Fue Charles Baudelaire con su exitosa teoría del pintor de la vida moderna quien creó y aderezó poética y románticamente que la pintura moderna era una cuestión de temas, pero de temas rotundamente modernos: los bulevares de París, y no el Coliseo de Roma o la Via Apia; escenas de ópera y café-conciertos, y no atletas; puertos de mar y estaciones de ferrocarril, y no gladiadores o héroes a las puertas de las murallas de Troya; sombreros de copa y levitas negras, en lugar de peplos y togas; la Bolsa y las carreras de caballos, y no las ruinas del foro; meriendas campestres contra ágapes en triclinios. Y bien había sentenciado Thomas Couture en 1847 con un gran cuadro que esa vía había entrado en decadencia. Pero la partida no la jugaba Baudelaire solo. Théophile Gautier le dio la réplica como escritor y como crítico; y por los salones oficiales y oficiosos también asomaban Champfleury, Jules Castagnary, Émile Zola y, un poco más tarde, Joris-Karl Huysmans. Escribían sus reseñas durante los dos meses que el Salón tenía abiertas sus puertas, siempre para incitar al público a que acudiese a ver las promesas y las honras artísticas del país, o a que asistiera a un divertimento pictórico, como por otra parte ya se encargaban de hacer los caricaturistas. El papel que jugaban los críticos de arte era considerado de vital importancia para el buen y necesario funcionamiento de los salones y la vida cultural del país —«Los salones se cierran, los teatros ya están ocupados organizando la pró-

⁶⁷ Émile Cardon. «Avant le Salon: L'Exposition des révoltés», (*La Presse*, 29 avril 1874. 2-3), en Ruth Berson (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886. Documentation. I: Reviews*, cit., p. 13.

⁶⁸ Marc de Montifaud. «Exposition du boulevard des Capucines», (*L'Artiste*, 1 mai 1874, 307-313), en Ruth Berson (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886. Documentation. I: Reviews*, cit., p. 28.

xima temporada de verano. Tan sólo se espera la inauguración de la Exposición para dejar París. La Exposición es la última solemnidad mundana y artística»⁶⁹.

En contadas ocasiones la pintura nueva llegó al Salón, aunque fuera pintada para él. La pintura nueva era la que hacían los amigos de Louis-Edmond Duranty, quien les rindió un reconocimiento histórico en un libro que llevaba ese mismo nombre, en 1876. Era también la que en 1878 Théodore Duret confirmó su existencia con otro texto —*Les peintres impressionnistes*—. Pero no fue hasta 1877, en el transcurso de la III Exposición de los artistas independientes, cuando quedaron definitivamente calificados como impresionistas⁷⁰. La suya era una pintura nueva y presuntamente ya marginada, aun cuando todas las exposiciones de la Sociedad de artistas independientes estuvieron abiertas al público y, desde 1867, antes de empezar a exponer como grupo, Monet y Renoir contaban entre sus compradores al inspector de Bellas Artes, Arsène Houssaye, y a la familia de arquitectos y artistas Le Coeur respectivamente⁷¹. Al considerarse marginados incurrierían en una actitud típicamente romántica: el mundo contra el artista. La tesis que Albert Boime desarrolló en el capítulo «Academy» de su libro *French painting and the Salons in the nineteenth century*, y que Richard

⁶⁹ Émile Zola. «Lettre de Paris», (*Le Sémaphore de Marseille*, 16 avril 1874), en Ruth Berson (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886. Documentation. I: Reviews*, cit., p. 38: «Les salons se ferment, les théâtres tâchent de régler leur prochaine campagne d'été. On n'attend plus que l'ouverture de l'Exposition pour quitter Paris. L'Exposition est la dernière solennité mondaine et artistique». Ese calendario y ritmo de actividad se mantuvo a lo largo de más de un siglo como bien demostró Eugenio d'Ors en su artículo «Carta a Pablo Picasso», de 1936: «Acuérdate, Pablo, en el mismo París, no ha mucho, lo acostumbrado era no hablar de pintura más que en primavera, los días de apertura del Salón. Cuando el Salón se cerraba, sanseacabó: ya no se hablaba más; hasta el año que viene. Mientras tanto los novelistas, los autores de teatro y, con ellos, tal cual filósofo, especialmente bien pensante —o especialmente descreído; este, según la moda—, eran continuamente levantados sobre el pavés», en Eugenio d'Ors. *Pablo Picasso*. Barcelona, El Acantilado, 2001, p. 91.

⁷⁰ Véase Richard. R. Brettell. «The Thrid Exhibition, 1877. The “First” Exhibition of Impressionism Painters», en Charles S. Moffet (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886*, cit., pp. 189-202.

⁷¹ Paul Tucker. «The First Exhibition: 1874. The First Impressionist exhibition in its context», en Charles S. Moffet (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886*, cit., p. 95.

Brettell parece haber compartido en su trabajo *Impressions: Painting Quickly in France, 1860-1890*, es que esa pintura era nueva respecto a la denominada académica y a aquella que lucía la etiqueta de oficial por el hecho de que no estaba acabada: no tenía el *fini* convencional. Por lo tanto nunca iban a poder recibir el barniz la tarde misma de la apertura del salón: *le vernissage*, ni detener, impermeabilizar, el tiempo de la obra. Lo que daba a entender esa última capa es que se cerraba el tiempo de producción y se abría el de exposición en el Salón. Para Boime, como también para Brettell, y como ya profetizó Jules Castagnary en 1874, lo de la pintura nueva era una cuestión de procedimiento y técnica y no tanto de temas, como había pretendido Charles Baudelaire:

«Por lo tanto, ¿qué significa esta novedad? ¿Constituye una revolución? No, puesto que el fondo y, en gran medida, la forma del arte permanecen igual. ¿Se prepara el advenimiento de una escuela? No, puesto que una escuela vive de ideas y no de medios materiales; se distingue por sus doctrinas y no por sus procedimientos de ejecución. Si no constituye una revolución, si no contiene el germen de ninguna escuela, ¿qué es entonces? Una manera, y nada más... Alcanzarán, de idealización en idealización, un grado de romanticismo sin freno, donde la naturaleza tan sólo será un pretexto para la ensoñación y donde la imaginación resultará incapaz de formular una cosa diferente a las fantasías personales y subjetivas que no encuentran eco alguno en la razón general; porque serán incontrolables y no tendrán verificación posible en la realidad»⁷².

⁷² Jules Castagnary. «Exposition du boulevard des Capucines: Les Impressionnistes», (*Le Siècle*, 29 Avril 1874), en Ruth Berson (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886. Documentation. I: Reviews*, cit., pp. 15-17: «Maintenant que vaut cette nouveauté? Constitue-t-elle une révolution? Non, puisque le fond et dans une grande mesure la forme de l'art demeurent les mêmes. Prépare-t-elle l'avènement d'une école? Non, puisqu'une école vit des idées et non de moyens matériels, se distingue par ses doctrines et non par ses procédés d'exécution. Si elles ne constitue pas une révolution et si elle ne contient le germe d'aucune école, qu'est-elle donc? Une manière et rien de plus... D'idéalisation en idéalisation, ils aboutiront à ce degré de romantisme sans frein, où la nature n'est plus qu'un prétexte à rêveries, et où l'imagination devient impuissante à formuler autre chose que des fantaisies personnelles,

Castagnary abordó la cuestión del acabado en este extenso artículo sobre la primera exposición de los impresionistas de 1874, como él mismo los bautizó entonces, sobre todo para dejar claro que esa pintura nueva caracterizada por la falta de acabado —y que para alguno significó la continuación de la técnica de Courbet—, había que entenderla tan sólo como una transición: la que iba del romanticismo al idealismo. Insistiendo en que eran una estación en la historia del arte, y ateniéndose a las propias obras, sugerencias y poses de los artistas reunidos en el taller de Nadar, Castagnary consideró que lo suyo ya no eran paisajes sino impresiones. En cuanto a su técnica, Jules Castagnary se explayó en su crítica. Puso en tela de juicio que se les considerara como escuela alegando que lo suyo era una cuestión de procesos de ejecución y que carecían de doctrina, de esas ideas que sostenían y con las que se define toda escuela:

«¿Preparan el advenimiento de una escuela? No, porque una escuela vive de ideas y no de medios materiales; se distingue por sus doctrinas y no por sus procesos de ejecución. Si no constituyen una revolución, si no contienen tampoco el germen de ninguna escuela, entonces ¿qué es? Una manera y nada más...»⁷³.

También en 1874, y a propósito del cuadro de Manet *El ferrocarril*, que sí había sido seleccionado por el jurado del salón de ese

subjectives, sans écho dans la raison générale, parce qu'elles sont sans contrôle et sans vérification possible dans la réalité».

⁷³ Jules Castagnary. «Exposition du boulevard des Capucines: Les Impressionnistes» (*Le Siècle*, 29 Avril 1874), en Ruth Berson (ed.). *The New Painting, 1874-1886. Documentation. I: Reviews*, cit., p. 17: «Ainsi ce qui les sépare essentiellement de leurs prédécesseurs, c'est une question de plus en plus ou de moins en moins dans le fini. L'objet de l'art ne change pas, le moyen de traduction seul est modifié, d'autres diraient altéré. Telles est, en soi, la tentative, toute la tentative des *impressionnistes*. Maintenant que vaut cette nouveauté? Constitue-t-elle une révolution? Non, puisque le fond et dans une grande mesure la forme de l'art demeurent les mêmes. Prépare-t-elle l'avènement d'une école? Non, puisqu'une école vit des idées et non de moyens matériels, se distingue par ses doctrines et non par ses procédés d'exécution. Si elles ne constitue pas une révolution et si elle ne contient le germe d'aucune école, qu'est-elle donc? Une manière et rien de plus...».

año, Jules Castagnary ahondaba en la cuestión del acabado y escribía en su crítica que las manos de esas mujeres no habían sido bien pintadas y que más bien parecían las de un muñeco de trapo —como, por otro lado, así las entendieron humorísticamente los caricaturistas—. De esas manos, como de toda la pintura nueva, le molestaba su arrogante no acabado.

Richard Brettell analizó las obras de Manet y Monet atendiendo también al acabado y señaló que si no lo estaban para los



21. Albert Robida. *Le siècle XX*: «Le tranway du Musée du Louvre», 1883.

Maintenant que vaut cette nouveauté? Constitue-t-elle une révolution? Non, puisque le fond et dans une grande mesure la forme de l'art demeurent les mêmes. Prépare-t-elle l'avènement d'une école? Non, puisqu'une école vit des idées et non de moyens matériels, se distingue par ses doctrines et non par ses procédés d'exécution. Si elle ne constitue pas une révolution et si elle ne contient le germe d'aucune école, qu'est-elle donc? Une manière et rien de plus...».

miembros del jurado del Salón, en cambio sí lo estaban para sus autores, que las firmaban tan pronto como la pintura de las últimas capas se secaba y luego las presentaban con el título de *pochades*, *esquisses* o *études*. Con lo cual en el título mismo de la obra se entreveía la rapidez de la ejecución y el carácter transitorio de sus obras. A temas fugaces, técnica rápida, vendría a decir la tesis de Brettell. No en balde esta tesis ya había sido apuntada un par de años antes por James Hyman en la introducción al catálogo de la exposición *The New Painting. New visions in Modern art (1835-1956)*: «Con el crecimiento de las ciudades, la industrialización y los ferrocarriles llegaron nuevos temas, y con los nuevos temas vinieron nuevos modos de pintarlos»⁷⁴. De manera que el impresionismo se erigió en la escuela pictórica del no acabado que, aunque sin manifiestos públicos reconocidos o firmados, contaban con los libros y artículos que los amigos críticos escribieron para amalgamarlos. De la Academia tomaron las formas, y de las sociedades comerciales los estatutos.

5. Viaje por la pintura, la pintura en viaje.

Si había prisa por pintar, también la hubo por ver, y ahí estaban para demostrarlo una vez más los grabados y viñetas de los caricaturistas. Este fue el caso del dibujante, grabador, litógrafo, escritor, periodista y caricaturista francés Albert Robida, que fue a la ilustración lo que Julio Verne a la literatura, llegándolo a calificar como el Julio Verne del lápiz⁷⁵. Fue un visionario y entusiasta que, con mucho humor y con tan sólo algunas décadas o lustros de margen, previó gráficamente cómo iba a ser el siglo xx. Ilustró libros propios como de otros escritores, tanto contemporáneos como pasados. Así, ilustró *Ali-baba y los cuarenta ladrones*, *L'autre monde ou histoire comique des états*

⁷⁴ James Hyman. *The New Painting. New visions in Modern art (1835-1956)*, Londres, Nelly Nahmad Gallery, 1998, p. 7: «With the growth of cities, industrialisation and the new railways came new subjects and with new subjects come new ways of painting».

⁷⁵ Cit. en M. Cluzel. *Les anticipations de Jules Verne et celles... d'Albert Robida*, París, L. Giraud-Badin, 1962, p. 7.

et empires de la lune, de Cyrano de Bergerac; en el año 1900 una traducción de obras de William Shakespeare también obras de Rabelais, los *Aphorismes* de Brillant-Savarin (1905), *La histoire de France tintamaresque*, de Touchetout y el relato de Félicien Champsaur, *Les deux singes* (1907). Escribió e ilustró la serie *La Vieille France*, compuesta por cuatro volúmenes: *Bretagne, Provence, Normandie y Touraine, La guerre au vingtième siècle* (1887), *Le dix-neuvième siècle* (1888), *Découvrir le Mont Saint-Michel au XIX siècle, Mesdames nos aïeules. Dix siècles d'élégances* (1891), *Voyage au pays des saucisses* (1892), *La vie électrique. Le vingtième siècle* (1892) —asunto tan de boga entonces—, *Le vingtième siècle. Roman d'une parisienne d'après-demain* (1893), *Paris de siècle en siècle* (1895), *La Grande mascarade parisienne* (1896), *Exposition universelle de 1900. Le vieux Paris* (1900), *Voyages et aventures de la famille Noé dans l'Arche* (1922) y *Un chalet dans les airs* (1925), entre los más destacados. Además fundó junto con Georges Decaux en 1880 una nueva época de la revista *La Caricature* y colaboró con otras tales: *La vie amusante, La vie élégante, Le Chat Noir, L'Illustration, Le journal des voyages, Le Pêle-Mêle*. También diseñó carteles publicitarios, anuncios, postales, menús y programas de eventos.

Tanta confianza, aunque fuera cómica, tenía Robida en los progresos de la ciencia que a cincuenta años vistas pensaba que el público visitaría el museo del Louvre montado en un cómodo vagón-sillón. Eso ocurría en *Le tranway du Musée du Louvre*, una de las ilustraciones que acompañaban fuera de texto su libro *Le vingtième siècle* (1883). Era el ejemplo de que el tren había servido también para encauzar el disfrute del arte; se había metido en los museos y había creado circuitos fijos a lo largos de sus galerías y pasillos. Si ahí era el público quien se desplazaba sobre ruedas por el museo, en otra viñeta puso ruedas a los cuadros, para acelerar su traslado y el desmontaje de la exposición anual del Salón en el Palacio de la Industria. De modo que si Courbet en 1861 se negaba a pintar trenes o a llevar la pintura siquiera a las estaciones, veinte años más tarde fueron los caricaturistas los que convirtieron los cuadros mismos en vagones, consecuencia directa y consecución de ese tan manido propósito

decimonónico de «ferrocalizar» el mundo y las costumbres. La pintura circulaba, acudía al palacio y se marchaba; así corroboraba su naturaleza de mercancía y objeto de consumo. Y si esta viñeta se pensaba futurible, he ahí en primer plano, a la izquierda, el ancestro de las actuales audioguías en un altavoz de fonógrafo fijo, al cual le acompaña un letrero que dice: «Fonocatálogo razonado».

La visión que Robida dio del siglo XX arrancaba en el año 1952: el tráfico era aéreo, mediante *aérocabs* o *aérostats*; los bares, los restaurantes, los hoteles y las estaciones centrales de *aérocabs* se anclaban en el país de las nubes. Los trenes habían sido superados por *tubes* y la última locomotora del siglo XIX, que circuló entre París y Calais en la Línea del Norte en 1915, se podía contemplar, cubierta de ramas y lianas, en el Museo de Cluny junto a restos de esculturas y armaduras de la Edad Media⁷⁶. La visita al Museo de la Industria iba por esa misma línea: el museo «es sobre todo retrospectivo, se encarga de conservar los métodos industriales abandonados por las nuevas invenciones. El vapor, este agente bárbaro y grosero de la vieja industria, domina la gran fábrica retrospectiva; por todas partes silba, humea y muge y hace girar las ruedas, resoplar a los hornos, rodar las correas de transmisión, chirriar los engranajes y golpear los martillos pilones con un estrépito digno de cíclopes de fábula»⁷⁷. Una vez vistas las máquinas del pasado, los protagonistas del libro quisieron reposar sus espíritus en el templo de las Artes. En la ilustración del Louvre los visitantes se dejaban llevar a lo largo del museo subidos en un tranvía eléctrico, de manera que pudieran hacer un viaje por las salas con total comodidad. Éste se presentaba como otra variante del viaje de placer y el turismo cultural: contemplar las obras maestras de la historia de la pintura desde un vagón. Y como el visitante se pensaba en

⁷⁶ Albert Robida. *Le vingtième siècle*, París, Georges Decaux, 1883, p. 13.

⁷⁷ Albert Robida. *Le vingtième siècle*, cit., p. 47: «Le Musée de l'Industrie est surtout rétrospectif; on s'est attaché à conserver le souvenir des méthodes industrielles abandonnés pour les nouvelles inventions. La vapeur, cet agent barbare et grossier de la vieille industrie, règne en maîtresse dans la grande usine rétrospective... partout elle siffle, fume et mugit, faisant tourner les roues, haleter les fourneaux, rouler les courroies de transmission, grincer les engrenages et frapper les marteaux pilons, avec un vacarme digne de l'autre des cyclopes de la fable».

el sillón de su casa, incluso se permitía echar un sueño y dormir durante ese viaje al país de la pintura, tal y como se ve que hacen algunos de los viajeros. Robida metió el dedo en el ojo del público al denunciar gráficamente que la comodidad y la mecanización de los medios de transportes conllevó también la mecanización del reconocimiento y disfrute del placer estético:

«Este viaje a través del Arte dura casi una hora. En una hora los visitantes han recorrido toda la historia de las Bellas Artes, desde las maravillosas épocas griegas y romanas hasta la gran revolución de los modernistas o de los fotopintores. En una hora el visitante más ignorante puede, si tiene dos ojos y dos oídos, saber casi tanto como el crítico más trascendental... El esfuerzo no existe y la fatiga se ha suprimido. El tranvía cuenta con una buena suspensión y los cojines, que son muy mullidos, invitan al descanso. Basta con mirar y escuchar, ya no se necesita ninguna guía, pues al pasar por delante de cada cuadro el tranvía pulsa un botón y de manera instantánea un fonógrafo da el nombre del pintor y el título del cuadro, además de una breve pero sustancial información sobre él... “Correggio. Asunto ligero. *Antiope*. Correggio es un pintor vaporoso, etc.”»⁷⁸.

A finales del siglo XIX, pronosticando cómo sería el siglo XX, algo que tanto la crítica, público como artistas habían asumido y compartían era que la pintura se contemplaría a la velocidad del vagón, del mismo modo que Claretie y los impresionistas pintaron sus cuadros a la velocidad del tren. Pero ahí no había pintura impresionista, sino

⁷⁸ Albert Robida. *Le vingtième siècle*, cit., p. 48: «Ce voyage à travers les Arts dure une heure à peine. En une heure, les visiteurs ont parcouru toute l'histoire des Beaux-Arts, depuis les superbes époques grecques et romaines jusqu'à la grande révolution des modernistes ou des photopeintres; en une heure, le visiteur le plus ignorant peut, s'il a deux yeux et des oreilles, en savoir presque autant que le critique le plus transcendental... L'effort est inutile et la fatigue supprimée, le tramway est bien suspendu et les coussins fort bien moelleux invitent au repos. Il suffit de regarder et d'écouter, on n'a pas besoin de livret, car en passant devant chaque tableau le tramway presse un bouton et instantanément un phonographe donne le nom du peintre, le titre du tableau ainsi qu'une courte mais substantielle notice... “Le Corrège. Sujet léger. *Antiope*. Le Corrège est un peintre vaporeux, etc., etc.”».

cuadros de Correggio, Leonardo, Caravaggio, Guido Reni, Poussin, etc., esto es, la historia de la pintura. Lo de Robida era la caricatura de la relación del burgués con el arte y los museos, donde tan importante era el paseo por la pinacoteca como estar bien armado de instrumentos de visión y ortopedias ópticas con los que distinguir, consumir y deglutir la pintura: anteojos, cámaras fotográficas, prismáticos e incluso paraguas que al apuntar a los cuadros servían como telescopios.

Los cuadros eran contemplados en el desplazamiento, pero en la gran Gran galería del Louvre Robida detenía el tranvía seis minutos para poder admirar las obras del Renacimiento; del resto del museo los visitantes verían un largo friso de pintura corrida, un completo panorama donde los asuntos, los personajes y las acciones se mezclaban. El museo se convertía así en un lugar del ocio y la diversión que garantizaba un viaje donde se daban cita las alegrías y convulsiones propias del viaje en tren y los placeres de la pintura. Ésta fue también otra variante del paseo de los domingos de los burgueses a las afueras de París; era otra manera de ver paisajes y montar en tren.

Más distante y más científica fue la idea que Julio Verne tuvo del siglo XX y que dejó escrita en su libro *Paris au XX^e. siècle*, treinta años antes que Robida pero que casualmente también situó en la década de 1960. Además de la ubicación espacio-temporal, las dos narraciones comparten otros muchos puntos en común: las comunicaciones invisibles —teléfono, mensajería con voz e imágenes sin hilos—, los medios de transporte son aéreos pero siguiendo el modelo de los sistemas ferroviarios; aerocabs, globos o cabinas propulsadas por gas corroboran que la noción de distancia se ha visto considerablemente modificada, y se habla tanto de ciudades y países como de continentes y planetas. Y, sobre todo, ambos trabajos son al mismo tiempo un reconocimiento apologético y un aviso del poder de la electricidad, precisamente por sus múltiples aplicaciones para hacer la vida más limpia al hombre y reducir todo esfuerzo físico en el trabajo. Incluso Verne se atrevió a calificarla de demonio en el título de uno de los capítulos de su novela. Aunque fue más pesimista Julio

La otra ilustración de Albert Robida, *L'exposition in extremis*, es perturbadora en un primer momento porque no se sabe si la exposición se está montando y su inauguración es inmediata, de ahí el título de in extremis; o si, de lo contrario, la están desmontando y son los cuadros quienes se encuentran en los extremos físicos del Palacio de la Industria: acumulados en los marcos de las ventanas o en los umbrales de la puerta. El texto que acompaña al dibujo aclara toda duda:

«¡Circulad, alborozos lúgubres, que cierran!
Es sábado tarde,
Todo ha acabado, esto es el fin.
¡Circulad, alborozos lúgubres, que cierran!
¡Adiós, señores pintores!»⁸¹.

La exposición ha acabado y los cuadros se descuelgan, circulan por los pasillos, ruedan por las escaleras, los lanzan desde las ventanas de los pisos superiores con ayuda de escobas; se amontonan, se recogen con palas y se echan en carros. Hay un carro que lleva el cartel de Realismo, otro con el de M. Courbet y una camilla con el de Clásicos:

«Ahí está Courbet, maestro en pintura;
Más fuerte que un fotógrafo, o dos,
¡Hace cosas más horrendas que las de la naturaleza!
Ahí está Courbet, maestro en pintura,
¡Oh, Toulmouche, cierra los ojos!»⁸².

La viñeta aborda la idea de la recolocación y el orden tras el orden mismo de la disposición de los cuadros durante el tiempo que duró el Salón, y para agilizar esas tareas de ordenamiento y limpieza,

⁸¹ A. Robida. *L'Exposition in extremis*, reprod. en cat. *Les Salons caricaturaux*, París, Réunion des Musées Nationaux, 1990, p. 58: «Roulez, cris lugubres, on ferme! Nous sommes au samedi soir; Tous est fini, voici le terme; roulez, cris lugubres, on ferme! Messieurs les peintres, au revoir!».

⁸² A. Robida. *L'Exposition in extremis*, cit., p. 58: «Voici Courbet, maître en peinture; Plus fort qu'un photographe ou deux, Il fait plus laid que la nature! Voici Courbet, maître en peinture, Ô Toulmouche, fermez les yeux!».

de vaciado de las salas del Palacio, nada más elocuente que colocar ruedas a los cuadros y formar con ellos una cadena de objetos desahuciados de su casa. Cuadros que, convertidos en vagones, son empujados por uno de los trabajadores y llevados hasta el borde de la escalera, donde son lanzados despiadadamente escalones abajo. La pintura vuela y como mercancía ha de seguir su circulación: devolución, transporte y desaparición. La pintura queda convertida en escombros, material de desecho, porque antes lo había sido de construcción. De la misma ambigua y mercantil manera había presentado Grandville el Museo del Louvre en 1844, en su libro *Un autre monde*. Ahí también los cuadros llegaban a las puertas del museo en carros, se amontonaban descuidadamente, se elevaban con poleas y se martilleaban sus marcos. Si en la viñeta del museo del Louvre Robida se ocupó del consumo de la pintura que permanece mediante medios ferroviarios, en *L'exposition in extemis* trató la pintura temporal como objeto consumido y que, con soluciones ferroviarias, es barrida. El museo frente al Salón, la eternidad de Tiziano, Reni, Da Vinci frente a la temporalidad de Leloir Huet, Alma-Tadema, Courbet, Breton, Brion, Fromentin, Ribot, Corot, Daubigny, Gérôme, Renoir, etc. La historia frente a la pintura y el presente.

III. Pintura moderna, pintura de vapor.

1. Fabricar la pintura.

La primera exposición del grupo de pintores nuevos se inauguró quince días antes de la apertura del Salón de 1874 en el taller del fotógrafo Nadar, en el número 35 del Bulevar de los Capuchinos de París. Se sabe que en la I Exposición de la «Sociedad Anónima de artistas pintores, escultores, grabadores, etc.» estaba colgado el cuadro de Monet que dio nombre a todo el grupo: *Impresión. Amanecer*. Menos interés, en cambio, ha suscitado el hecho de que allí se expusiera un grabado de Félix Bracquemond del cuadro del inglés William Turner: *Lluvia, vapor y velocidad* (1844) y titulado *La locomotora, de Turner (plancha no acabada)*. En esa obra del francés se concentraban dos de los principios del nuevo modo de hacer pintura: el tren y su humo como causas del no acabado. Desde ese momento el paisaje como tal ya no fue aquel género que se había conocido y respetado; ahora serían impresiones, manchas, anotaciones, como bien lo vio Castagnary, dada la rapidez con la que variaban ante la vista de los viajeros. Además, la presencia de ese grabado en la primera exposición cabría entenderlo como una confesión implícita de la existencia de un maestro para este grupo de pintores. La genealogía artística de la escuela del «no acabado» estaba ahí trazada.

«He aquí quien dicta nuestra pintura», vendría a decir el grabado sobre el cuadro de Turner, el cual recreaba una convulsión de energías desencadenada desde lo más profundo de la tierra por la demoníaca locomotora, que se encarnaba tanto en las densas nubes de lluvia como en la trepidación de la velocidad manifestada en la cola de vapor:

«En 1844 está fechado el célebre cuadro *Lluvia, vapor y velocidad*. Entre unas colinas corre un río cruzado por un puente visto en su extremo, y sobre este puente está el tren; la roja chimenea de la locomotora brilla en la niebla y en la fuerte lluvia. Es una visión o una re-

alidad, pero es también una fantasía, y aquí de nuevo los medios usados son inexplicables. Este cuadro fue mejor comprendido que otros del mismo autor en su época. Fue muy reproducido y fue contemporáneamente casi el único Turner conocido en Francia durante algún tiempo, mientras que su trabajo permanecía desconocido allí. Muchas ideas han sido sacadas de esta obra. Incluso se ha mencionado el nacimiento del Impresionismo, pero es bien sabido que esta palabra hace referencia originalmente a un momento fugaz; en cambio su objeto era hacer un poema, crear un sueño. Él [Turner] no se limitó como el pintor impresionista francés a fijar una rareza o un efecto cambiante. En toda su obra, muy variada, la luz era un elemento de composición, un ingrediente del que el pintor podía hacer uso como un maestro, y no un elemento para ser seguido servilmente; y esta concepción de la luz es completamente clásica¹.

Estaba claro que el de Turner era un cuadro bien conocido en Francia, sobre todo para Monet que, en 1870, durante los meses que duró la guerra franco-prusiana estuvo en Londres. Impresiones y trenes se dieron cita en el taller de Nadar en 1874. Por otro lado, no muy lejos quedaba el origen telúrico que el tren evidenciaba en el cuadro de Turner; y Théophile Gautier, al escribir tanto sobre el poeta Maxime du Camp como de esta obra de Turner, vislumbró en ella la presencia misma del diablo. Pues si el demonio podía materializarse en algo era en esa locomotora:

¹ Camille Mauclair. *Turner*, París, Éditions Hypérion, 1947 [1939], p. 32: «From 1844 dates the celebrated picture *Rain steam and speed*. Amid a circle of hills runs a river crossed by a bridge seen end on, and on this bridge is the train; the red funnel of the engine gleams in the fog and driving rain. It is a vision or reality, but it is also a fantasy, and here again the means used are inexplicable. The picture was better understood than others of this time. It was much reproduced, and was actually almost the only Turner known in France for some time, his work having remained long unknown there. Many ideas have been read into the picture. The birth of Impressionism has even been spoken of, but it is well known how vaguely this word, originally a fleeting moment, but his object was to make it yield a poem, a thing of dreams; he did not limit himself like the French Impressionist to fixing some rare or changing effect. In all his work, however diverse, light was for him an element of composition, a fact which the painter could make use of as a master, and not a fact to be followed slavishly; and that conception of light is an entirely classic one».

«[...] pensemos en un esbozo de Turner que hemos visto en Londres y que representaba un tren lanzado a todo vapor sobre un viaducto, en mitad de un temporal terrible. Era un verdadero cataclismo. Resplandores palpitantes, alas como de pájaros de fuego, confusión de nubes revueltas por las fulminaciones, torbellinos de lluvia vaporizada por el viento; se habría dicho que era el escenario del fin del mundo. En medio de todo esto se retorció, como la bestia del Apocalipsis, la locomotora, con los grandes ojos de cristal rojo abiertos de par en par en las tinieblas, agitando detrás, como inmensa cola, su cuerpo formado por los vagones...»².

En su reciente estudio sobre el pintor inglés, Olivier Meslay ha considerado a Turner como el creador de los nuevos efectos atmosféricos pictóricos, y calificaba la obra *Lluvia, vapor y velocidad* de verdadero manifiesto de toda su obra y ejemplo de la irrupción del mundo moderno en la pintura³. De modo que este cuadro se convirtió en el icono, en la presencia y el rostro de la divinidad de la religión del ferrocarril que en esos primeros años de la década de 1840 se estaba formulando en toda Europa. Era la aparición de una máquinadios envuelta en el halo de luz y energía que acompaña toda manifestación de divinidad. Meslay recuperaba en su libro algunos artículos sobre Willian Turner; éstos permiten recomponer la fortuna crítica del pintor a lo largo de cien años tras su muerte, ocurrida en 1851. Ahí se recoge el artículo que publicó el poeta belga Émile Verhaeren, el 20 noviembre 1885, en el periódico belga *L'Art Moderne* y

² Cit. Remo Ceserani. *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Turín, Bollati Boringhieri editore, 2002 [1993], p. 80: «[...] pensiamo a uno schizzo di Turner che abbiamo visto a Londra, e che rappresentava un convoglio ferroviario lanciato a tutto vapore su un viadotto, in mezzo a un temporale spaventoso. Era un vero cataclismo. Lampi palpitante, ali come di ucelli di fuoco, confusione di nubi sconvolte dai colpi del fulmine, turbini di pioggia vaporizzata dal vento; lo si sarebbe detto lo scenario della fine del mondo. In mezzo a tutto questo si contorceva, come la bestia dell'Apocalisse, la locomotiva, con i grandi occhi di vetro rosso spalancati nelle tenebre, trascinandosi dietro, immensa coda, il suo corpo formato da tanti vagoni... ».

³ Olivier Meslay. *Turner. L'incendie de la peinture*, París, Gallimard, 2004, p. 104.

titulado «L'impressionniste Turner». Con el título ya apuntaba ese orden genealógico del arte moderno que estos pintores franceses pretendieron fundar al incluir el grabado de Bracquemond en su primera exposición de grupo. Para Verhaeren, cuyas palabras estaban contaminadas todavía con ciertos regustos románticos, y en la línea de Maclair, las obras de Turner suponían un ejemplo donde lo fantástico se unía a la verdad de las impresiones. No muy equivocado andaba otro crítico cuando, casi cincuenta años después, calificó el tren de Turner de juguete dentro de una naturaleza inmensa⁴.

Lluvia, vapor y velocidad se convirtió en la demostración pictórica del paisaje que la modernidad industrial arrojaba al arte, y anunciaba que la materialidad del tren —una locomotora encendida y casi incendiada— iba a ser sometida a un proceso de transformación, de combustión y metamorfosis cual crisálida de hierro y fuego. El cuadro de Turner se considera la primera representación del ferrocarril como agente pulverizador de lo material en el aire; ahí todo lo sólido ya era gas. Sigfried Giedion, en *Tiempo, espacio y arquitectura* (1941), señaló de una acuarela de Turner donde el Simplon era el protagonista que la



1. Félix Bracquemond. *Locomotora, de Turner*, 1874.

⁴ Vestier. «Les Arts», *Nord-Magazine*, num. 36 décembre 1939, p. 43.

atmósfera húmeda que había pintado privaba al paisaje de toda su materialidad, confundiéndolo y haciéndolo desaparecer así con el infinito⁵. Los pintores nuevos aprendieron esta lección y la llevaron hasta límites insospechados: la movilización y la disolución de la materia mediante la gasificación, tal y como recrearon Manet, Monet, Caillebotte, Anquetin, Guillaumin, entre otros, en sus cuadros de la estación parisina de Saint-Lazare y el Puente de Europa.

Además de la organización de esta exposición colectiva y la reproducción del cuadro de Turner como santo icono de su religión pictórica, otro dato ayudaría a apuntalar la teoría del impresionismo como escuela y vanguardia, pese las afirmaciones de Castagnary: su particular entramado y soporte crítico-literario. Para ello estaba el libro de Edmond Duranty: *La nouvelle peinture. À propos du groupe d'artistes qui expose dans les galeries Durand-Ruel* (1876) y el de Théodore Duret: *Les peintres impressionnistes: Claude Monet, Alfred Sisley, Camille Pissarro, Auguste Renoir, Berthe Morisot* (1878). El crítico de arte y fundador de las revistas *Action* (1920-1922) y *L'Art vivant* (1925- 1929), Florent Fels, escribió en 1925 un artículo sobre Théodore Duret, el comerciante y coleccionista de pintura impresionista:

⁵ Sigfried Giedion. *Espacio, tiempo y arquitectura. El futuro de una nueva tradición*, Madrid, Dossat, 1978 [1941], p. 262. La cita de Giedion sobre la acuarela *El paso del Simplon* (1840c) hacía referencia a que dicha acuarela era el equivalente pictórico al Palacio de Cristal que Joseph Paxton construyó en Londres con motivo de la Exposición Universal de 1851. El comentario completo dice así: «¿Hay entre la pintura de la época algo que represente lo que el Palacio de Cristal, una pintura “que no dé idea de las medidas reales ni de las distancias allí expresadas” y donde podamos decir “que todo elemento material se disuelve en la atmósfera”? No hay equivalente alguno, como no sea el estudio de J. M. W. Turner sobre el “Paso del Simplon” pintado en torno a 1840, en el que crea una especie de atmósfera húmeda en la que el paisaje queda desmaterializado y como desaparecido en el infinito. El Palacio de Cristal alcanza esos mismos efectos a través del empleo de superficies transparentes de cristal y elementos estructurales de hierro. En el cuadro de Turner los medios de expresión son los menos abstractos, pero no obstante consiguen un equivalente efecto de ondulante irrealidad. Las profundas depresiones de la montaña, realizada en gris, marrón y azul, y la carretera de un tono marrón-amarillento, que serpentea hasta llegar a la cumbre en el fondo, concurren a eliminar toda sensación de realidad; parece reunir los elementos de un paisaje de sueño “visto a la clara luz del mediodía”».

«Los jóvenes amigos de Manet producían obras pintadas al aire libre, de *tonos claros*, sin esencia y sin degradaciones aparentes... Duret empuñó su talento en favor de la afirmación de este arte nuevo. Se necesitaba perseverancia y coraje. Durante cuarenta años, Duret, sin perder su cortesía ni su calma persuasiva, como caballero de la crítica insistió, combativo y con dignidad, admirado incluso por sus adversarios, en la causa de Manet y de los impresionistas de quienes él fue su primer historiador»⁶.

El negocio estaba nítidamente organizado: para ayudar a la venta de los cuadros, los pintores y los comerciantes necesitaban que las obras fueran vistas y sus nombres conocidos. De manera que en su primera aparición pública como grupo, aún sin nombre definido pero ya con una potencial historiografía a dos y tres años vista, estos artistas contaban con sus particulares cartas de presentación como escuela y como sociedad, pues no en balde era una idea que, si se siguen las palabras de John Rewald y Paul Tucker⁷, Monet ya había tratado con Bazille a comienzos del año 1867.

El impresionismo apareció ya en su origen como un producto perfecto de escuela artística que, aun sin programa ni manifiesto, fue capaz de organizar ocho exposiciones colectivas en paralelo y con igual éxito al Salón oficial; logró hacerse con una no poco desdeñable clientela y un no menos fiel y hábil vendedor –Durand-Ruel–. A esto habría que añadir que, apenas recién organizado, el grupo contó con

⁶ Florent Fels. «Duret», *Propos d'artistes*, París, La Renaissance du livre, 1925, p. 23: «Les jeunes amis de Manet produisaient des oeuvres peintes en plein air, de *tons clairs*, sans jus et sans fondus apparents».

⁷ John Rewald. *Historia del impresionismo*, Barcelona, Seix Barral, 1994 [1946], p. 255. A este respecto el artículo de Paul Tucker, «The First Exhibition, 1874. The First Impressionist exhibition in its context», en Charles S. Moffet (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886*, cit., p. 95, aporta más datos, siempre a través de la correspondencia que el propio Bazille enviaba a sus padres: la idea de organizar una exposición de pintura al margen del Salón surge en 1867 y aún sin poder haberla llevado a cabo la retoman él y Monet en 1869. Como apunta Tucker, tuvieron que pasar siete años para que las condiciones, sobre todo las económicas de los pintores que en ella iban a participar, fueran óptimas para soportar los gastos que exigía una empresa de tal magnitud.

un hagiógrafo historiador, en la persona de Duret; dato que deja al descubierto sus pretensiones históricas. No hubo manifiesto ni texto fundacional de carácter teórico-estético, pero sí que lo hubo de tipo administrativo; lo que indicaba la naturaleza moderna y la conciencia comercial de esta nueva escuela de pintura que empezaba a conformarse entorno a Monet, Renoir, Sisley, Caillebotte, Pissarro y Degas. El 27 de diciembre de 1873 depositaron los estatutos de la «Société Anonyme des artistes peintres, sculpteurs, graveurs, etc.» y el 15 de abril del año siguiente inauguraron la primera exposición, para la que contaron con treinta participantes. La última exposición impresionista, celebrada en 1886, coincidió con la primera muestra de pintura francesa contemporánea en los Estados Unidos, organizada y coordinada por el marchante Durand-Ruel, que logró «estandarizar el impresionismo y hacer fabricar en serie paisajes impresionistas, demasiado perfectos para ser verdaderos, destinados a América»⁸. Este viaje comercial al otro lado del Atlántico venía a demostrar que los impresionistas habían alcanzado su objetivo como escuela y sociedad y finalmente eran reconocidos por crítica y público. De manera que la leyenda, la historia y los tópicos del impresionismo eran cosa sabida y conocida por todos ya en los primeros años del siglo XX. Y en tanto que escuela, sus secuelas, sus hábitos y modelos persistieron en la pintura europea durante la primera mitad del siglo XX: fauvismo, expresionismo, etc. Se continuaron viendo, pues, los mismos temas y composiciones, y tan sólo variaron las técnicas y los procesos de representación, del mismo modo que el impresionismo supuso en su momento un quiebro a las técnicas practicadas y defendidas por la Academia de Bellas Artes. Precisamente como revolucionarios en la técnica los había jaleado Émile Zola en su reseña sobre la segunda exposición de la Sociedad de artistas independientes (1876): por la descarada falta de dibujo de la que hacían gala y porque nuevos

⁸ Gino Severini. *Tutta la vita di un pittore. Vol. I. Roma-Parigi*, Cernusco sul Naviglio, Garzanti, 1946, p. 47: «... questo mercante [Durand-Ruel] voleva “standardizzare” l’impressionismo; e faceva “fabbricare” in serie paesaggi impressionisti troppo perfetti per esser veri, e destinati all’America».

ingredientes añadidos a los temas de siempre requerían ser rápidamente esbozados y pintados⁹.

Richard Brettell, que ha trabajado con los programas de mano de las exposiciones impresionistas, citó el grabado de Bracquemond del cuadro de Turner para apuntar que ese lienzo, tal y como se consideraba entonces y aún ahora, fue la primera gran representación pictórica del tren y que los jóvenes artistas franceses estaban familiarizados con ella. Pero no sólo sabían de ella, sino que de su autor —al que denominaron «excéntrico maestro inglés»¹⁰— tomaron prestado, como si de una fórmula se tratara, la modernidad de los asuntos. Esta era la estrategia y el plan de ataque que siguió la vanguardia impresionista, que quería disfrutar también de los beneficios de la academia. Pero Brettell no ahondó en esa vía abierta por él mismo cuando señaló a Turner como el reconocido maestro de la nueva escuela de pintura francesa. Optó por analizar el impresionismo como la escuela de arte propia de los tiempos dominados por la velocidad: el de los trenes al desplazarse y el de los pinceles para captar su movimiento al romper el espacio e inundarlo. Brettell ha hablado de una escuela de impresiones, de vértigos y palpitaciones, pues de palpitación calificó el efecto que produce *Exterior de la estación de Saint-Lazare* (1877) de Claude Monet. Acertadamente la estación de Saint-Lazare se le antojaba como el centro del paisaje impresionista¹¹, y como pintores al aire libre, fue en los andenes donde clavaron sus caballetes, para que los lienzos se impregnaran del humo expulsado por las locomotoras

⁹ Émile Zola. «Deux expositions d'art au mois de mai» (*Le messager de l'Europe*, juin 1876), en Ruth Berson (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886. Documentation. Vol. I. Reviews*, cit., p. 112 y en *Écrits sur l'art*, cit., p. 352: «Les artistes donc je parle ont été appelés des "impressionnistes" parce que la plupart d'entre eux s'efforcent visiblement de communiquer avant tout l'impression véridique donnée par les choses et les êtres; ils veulent la saisir et la reproduire directement, sans se perdre dans les détails insignifiants qui ôtent toute fraîcheur à l'observation personnelle et vivante».

¹⁰ Richard R. Brettell. *Impressions: peindre dans l'instant. Les impressionnistes en France, 1860-1890*, cit., p. 132.

¹¹ Richard. R. Brettell. «The Thrid Exhibition, 1877. The "First" Exhibition of Impressionism Painters», en Charles S. Moffet (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886*, cit., p. 196.

y poder apresar el ruido de los viajeros que trasegaban junto a las vías.

Albert Boime, además de su estudio sobre la pintura francesa del siglo XIX y su relación con el Salón oficial, también se ha ocupado de la ambigua actitud y el poco compromiso por parte de los más destacados pintores impresionistas en un episodio tan importante en la historia de Francia como fue la guerra franco-prusiana y la Comuna¹²; exceptuando la participación de Manet y Degas en la Guardia Nacional. Lo que hubiera sido un dato incontestable para argumentar la teoría de los impresionistas como verdadera vanguardia, para Boime la no participación activa en esos episodios se debió probablemente a que no quisieron poner en juego su incipiente éxito comercial y arriesgarse a perder la clientela que acababan de lograr: «Él [Degas] y sus colegas se embarcaron en una aventura comercial con flamantes comodidades destinadas a una clientela de clase media. Esta fue su participación colectiva en la reconstrucción y en la cura tanto de ellos mismos como de la nación»¹³. Sin llegar a lo acomodaticio, pero para velar por sus intereses, lo que los impresionistas se traían entre manos era un negocio y para ello se constituyeron en sociedad anónima de producción artística, a imagen de las sociedades comerciales que se fundaban por entonces.

En opinión de Boime no hubo implicación política declarada durante la Comuna pero sí que politizaron sus obras tras la gran debacle de 1871. Boime demostró con su trabajo que «las escenas de los impresionistas son cómplices con la intensa campaña lanzada para reconstruir París y sus magníficos alrededores, lo que constituía la línea oficial del momento»¹⁴. El grupo de los futuros impresionistas pinta-

¹² Albert Boime. *Art and the French Commune. Imagining Paris after war and revolution*, Princeton, Princeton University Press, 1995, p. 19.

¹³ Albert Boime. *Art and the French Commune. Imagining Paris after war and revolution*, cit., p. 59: «He [Degas] and his colleagues were embarking on a commercial adventure with brand new “commodities” targeted for a middle-class clientele. This was their collective participation in the rebuilding and healing proces, for themselves as well as for the nation».

¹⁴ Albert Boime. *Art and the French Commune. Imagining Paris after war and revolution*, cit.,

ron calles sin barricadas ni escombros, paredes sin andamios o marcas de impactos de bombas, como buena muestra de ello sí daban las fotografías de Roger Viollet. Desde el final de los conflictos de la Comuna y la proclamación de la III República y hasta la Exposición Universal de 1878, celebrada en París, estos pintores reconstruyeron el país y camuflaron las huellas de la reciente historia desde la pintura. Degas subrepticamente ocultó la escultura de la alegoría de Estraburgo en *M. Lepic y sus hijas en la plaza de la Concordia* (1875), y Claude Monet en Argenteuil y Camille Pissarro en Pontoise pintaron más puentes de los reconstruidos tras la guerra¹⁵. Los ferrocarriles franceses perdieron 835 kilómetros de vías, que cayeron en manos de los prusianos, en los territorios de Alsacia y Lorena; de manera que los cuadros de Monet, *El puente del ferrocarril en Argenteuil* y la serie de la estación de Saint-Lazare (1877), bien cabría entenderlos no sólo como un alegato al trabajo sino que los trenes y sus señas reaparecían para volver a establecer el orden político nacional alterado¹⁶.

Sobre la naturaleza comercial del impresionismo, esclarecedor resulta el artículo que Paul Alexis escribió unos meses antes de que la Sociedad de Artistas independientes quedara legalmente constituida como tal:

«[...] “como cualquier otra corporación, sería muy interesante que la corporación artística organizara sin tardanza su cámara sindical” y que se presentaran exposiciones independientes. Al publicar esta carta, Alexis indicó en una nota que “varios artistas de gran mérito se habían unido ya a Monet”, mencionando entre otros a Pissarro, Jongkind, Sisley, Béliard, Armand Gautier y Guillaumin, añadiendo: “Estos pintores, que en su mayoría ya han expuesto, pertenecen a

p. 24: «The scenes of the Impressionists are complicit with the subsequent intensive campaign to rebuild Paris and its beautiful suburbs, coinciding with the official line of the period».

¹⁵ Albert Boime. *Art and the French Commune. Imagining Paris after war and revolution*, cit., p. 107, 131-132.

¹⁶ Albert Boime. *Art and the French Commune. Imagining Paris after war and revolution*, cit., p. 87.

ese grupo de naturalistas, que tienen la justa ambición de pintar la naturaleza y la vida en su amplia realidad. Pero además su asociación no será una capillita. Sólo pretenden unir intereses y no sistemas; desean la adhesión de todos los trabajadores”¹⁷.

Esta idea de la corporación, sindicato y sociedad artística se corrobora en las declaraciones que algunos pintores del grupo hicieron a sus marchantes. Este fue el caso de Renoir, que confesó a Durand-Ruel su negativa a exponer en la muestra de 1882 dado el aumento del tinte sindical y político que empezaba a adquirir el grupo y denunciaba las apologías y el proselitismo socialista que difundía Pissarro: «Exponer con Pissarro, Gauguin y Guillaumin equivale a exponer con radicales sindicalistas... Al público no le gusta el olor de los políticos y a mi edad yo no quiero ser un revolucionario»¹⁸. A medio camino entre el sindicato y la sociedad de valores se sitúa también la opinión de Nicole Minden sobre la Sociedad anónima de artistas: «En el transcurso de la fundación de la sociedad, el 27 de diciembre de 1873, se precisó que se trataba de una cooperativa de capital variable»¹⁹. Minden dio en la clave al decir que no hubo intención de fundar una escuela como tal, pues las exposiciones que organizaron no llevaban ningún título ni ninguna apelación que la caracterizasen²⁰, sino que organizaron una sociedad comercial donde los intereses económicos tenían el mismo rango que los estéticos. De manera que en esos tiempos de libre circulación de mercancías, ob-

¹⁷ John Rewald. *Historia del impresionismo*, cit., pp. 255-256. También citado en Paul Tucker, «The First Exhibition, 1874. The First Impressionist exhibition in its context», en Charles S. Moffet (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886*, cit., p. 104.

¹⁸ Cit. Albert Boime. *Art and the French Commune. Imagining Paris after war and revolution*, cit., p. 123: «To exhibit with Pissarro, Gauguin and Guillaumin is the equivalent of exhibit with some radical trade-union [social]... The public doesn't like smell of politics and at my age I do not wish to be a revolutionary».

¹⁹ Nicole Minden. «L'impresionnisme et le renouveau de l'estampe dans la seconde moitié du XIX^{ème}. siècle: quelques repères», en cat. *La gravure impressionniste. De l'École de Barbizon aux Nabis*, París, Somogy Éditions d'art, 2001, p. 13: «... lors de la fondation de la société, le 27 décembre 1873, il était précisé en outre qu'il s'agissait d'une coopérative à capital variable».

²⁰ Véase Nicole Minden. «L'impresionnisme et le renouveau de l'estampe dans la seconde moitié du XIX^{ème}. siècle: quelques repères», cit., p. 14.

servando cómo crecía el número de ofertas y pintores de domingo, y para las cuales existía la demanda de una burguesía ávida de su consumo y que les servían para definirse como clase, los artistas vieron viable la posibilidad de adaptar su actividad a las leyes mercantiles de producción, de asociación, de compra y venta. Para ello transformaron la academia de arte en una fábrica de objetos artísticos; de ahí que tanto Zola, en 1877, como Jules Laforgue a finales de siglo, y como Richard Brettell más de cien años después, localizaran esos talleres en Saint-Lazare.

El paisaje de locomotoras y fábricas con chimeneas humeantes no podía resultar agradable a nadie, y por lo tanto poco encajaba con la imagen del paraíso preconizado por la industria misma. De modo que todo gesto debía dirigirse hacia la industria y los métodos de producción pero sin ellos: los campos y las ciudades debían encarnar la prosperidad sin hacer visibles las fuerzas constructivas y el trabajo que la hacían posible. Así, en las obras de los impresionistas la imagen del trabajo y el ocio se enmascaró bajo las de la novedad y los temas de la vida cotidiana.

Recordaba Mauclair que el cuadro de Turner era muy conocido por los artistas franceses en la segunda mitad del siglo XIX. Quizás Monet incluso llegó a esbozarlo durante su estancia en Londres; o probablemente había aparecido reproducido en algún periódico. El hecho era que al convertirse en estampa Bracquemond permitió que este icono moderno pudiera estar en manos de todos. Ángel González señalaba en su artículo «El espejito negro» que esas décadas centrales del siglo XIX habían dado pie al siglo del grabado. Recordaba para ello las palabras de Stendhal cuando cayó en la cuenta de que los pisos eran cada vez más reducidos: «Ha pasado el siglo de la pintura... Sólo el grabado podrá prosperar»²¹. Y al grabado habría que añadir

²¹ Ángel González. «El espejito negro», en *El Resto. Una historia invisible del arte moderno*, Madrid, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía; Bilbao, Museo de Bellas Artes, 2000, p. 81.

también la fotografía; por su tamaño y su precio, la pintura de los Salones se autoexcluía de las casas de las clases acomodadas.

El mundo era visto, compuesto, reconstruido y conocido a través de álbumes de imágenes de rutas y viajes; y la pintura conocida gracias a sus reproducciones. Las casas de los trabajadores tendían a una generalizada uniformidad decorativa propiciada por la adquisición de obras producidas según procesos mecánicos, mientras que la posesión de obras pictóricas quedaba como señal de distinción y de posesión de espacio. Charles Blanc lo dijo en 1882, en *Grammaire des arts decoratifs. Décoration intérieur de la maison*, y en 1884 Émile Cardon volvió sobre la misma cuestión en *L'art du foyer domestique. La décoration de l'appartement*: «En treinta años París ha sido casi completamente demolida y reconstruida, casi todas las casas nuevas han sido construidas según un modelo uniforme; hablo de las casas levantadas en los barrios donde los precios de los alquileres son todavía abordables para los inquilinos con ingresos medios... El hueco de la escalera, normalmente es oscuro y generalmente demasiado estrecho para que se pueda hacer la mudanza sin dañar algunos muebles»²². No sólo los cuadros estaban excluidos de las casas, sino que incluso los muebles y objetos empezaban a estarlo también por su excesivo tamaño. Blanc, en su *Grammaire des arts decoratifs. Décoration intérieur de la maison*, se ocupó, siguiendo un recorrido centrípeto en el estudio del interior de las viviendas, de los pavimentos; la cerrajería; los papeles pintados; las alfombras de suelo y los tapices; los espejos y marcos; las cristalerías; la metalización de la escayola; los vasos de cerámica; la orfebrería; los pequeños y grandes muebles, así como del color del mobiliario; las encuadernaciones; los álbumes infantiles; y los álbumes japoneses. Esta enumeración puso de manifiesto que las casas estaban

²² Émile Cardon. *L'art du foyer domestique. La décoration de l'appartement*. Illustré après les dessins de M. Claude David, Paris, Librairie Renouard, 1884, pp. 10-11: «Depuis trente ans Paris a été presque entièrement démoli et rebâti, presque toutes les maisons nouvelles ont été reconstruites sur un modèle uniforme; je parle des maisons élevées dans les quartiers où les prix des location sont encore abordables pour les locataires à revenus moyens... Dans la cage de l'escalier, ordinairement sombre et généralement trop étroit pour que l'on puisse emménager sans disloquer quelques meubles».

decoradas con objetos de tamaño medio, prácticos en su uso, transportables y de fácil recolocación. Apuntaba además la solución formal, estilística y funcional que ya se discernía en el horizonte del diseño y de la industria de los objetos domésticos: la de la simplificación en su número y la progresiva depuración de su carga ornamental.

Al mismo tiempo que la pintura había iniciado un proceso interno de disolución provocado por el humo de los trenes que atravesaban el paisaje del que se ocupaba, la arquitectura y las normas de ordenamiento interno doméstico se encaminaban al *démueblement* y al despojamiento ornamental de los hogares de la clase obrera, media y acomodada. Este fenómeno se erigió en el caballo de batalla de los decoradores, arquitectos y diseñadores renovadores durante las últimas décadas del siglo XIX, y alcanzó su momento álgido de formulación y ejecución en las décadas de 1920 y 1930, fundamentalmente de la mano de los arquitectos y artistas adscritos a la Unión de Artistas Modernos (UAM). Todo se empequeñecía, y no sólo se hacían míni-



2. Louis Anquetin. *Puente de Europa*, 1889.

mos y exiguos los apartamentos en el París reformado por Haussmann, sino que también las piezas musicales recibían nuevos nombres que apelaban al tiempo de la creación y el de la ejecución: estudios, preludios, *intermezzi* y estampas. Estas piezas cortas daban la réplica sonora a los esbozos, apuntes, *pochades* y estudios, y eran también una muestra del arte específico de los tiempos de la velocidad.

En este sentido, y volviendo a «El espejito negro» —un texto sobre Manet, sus carpetas de grabados y sus extrañas tramas artísticas con Charles Baudelaire—, Ángel González apuntó la idea de que los cuadros de este pintor eran dibujos y esbozos previos a la ejecución de sus estampas. Proponía una inversión del proceso creativo y de producción de la obra: su pintura era el tránsito hacia la estampa, lo que redundaba en que su producción fuera consumida por un mayor número de público. Si se lleva esta interpretación al grabado de Bracquemond y la primera exposición de la Sociedad Anónima de artistas independientes, el pintor inglés aparecería ahí como referencia de autoridad pictórica y el grabado como el producto artístico que por su éxito comercial primó desde ese momento. En esa exposición hubo pintura porque era intrínseco al Salón, y expusieron grabados porque era lo que en definitiva el público podía llevar a sus casas y coleccionar. La democratización del arte exigía su mercado. Aún no habían surgido las cuestiones de autenticidad y originalidad de la pieza única ni la teoría del aura de la obra de arte benjaminiana, pero la fotografía y el grabado permitieron al público burgués saciar la sed de obras de arte con las que deleitarse en sus casas y construirse como clase social. De ahí que pueda afirmarse que el logro artístico burgués por excelencia en el siglo XIX fue conseguir objetos de arte a la medida de sus casas, de sus paredes y sus librerías.

2. Cielo de nubes y humo.

Agrandar el espacio pictórico concedido al celaje y colmarlo completamente con humo fue una de las tareas que más atrajeron a

estos pintores arropados bajo la égida del impresionismo. Para ello eligieron como asunto de sus cuadros aquellas excusas y motivos caracterizados por sus aportaciones atmosféricas, creándolas o potenciándolas, y desde donde poder dar testimonio de las costumbres de su tiempo, como eran los paseos en las islas del Sena, en las proximidades de París –Argenteuil, Bougival–, las terrazas engalanadas, los interiores domésticos o los rincones de jardines. Se rendían ante las nubes y las superficies acuáticas como al humo de las locomotoras cuando atravesaban sus improvisados talleres instalados al aire libre; o bien era el humo mismo quien pintaba sus cuadros cuando se apostaban en las estaciones. *Paysage de Chailly* (1865), de Frédéric Bazille; *Las orillas del Oise en Pontoise* (1872), de Camille Pissarro; *Auvers. Vista panorámica* (1873-1874), de Paul Cézanne; *El valle de Argenteuil* (1872), de Claude Monet o *El puente de Argenteuil y el Sena* (1885), de Gustave Caillebotte son un buen ejemplo de esto. No en balde, muchos años después, Claude Roger-Marx reconocía en Monet, al hablar de la serie de Saint-Lazare, su capacidad para falsear y exagerar los efectos atmosféricos, indicando así el método del que se valió para armar y componer sus cuadros: «El claro-oscuro, o más bien el oscuro-claro de estas modernas catedrales, los efectos de contraluz que unen al misterio de intimidad un deslumbramiento del exterior, dotan paradójicamente las telas hechas de humo de una solidez que faltará en muchos paisajes futuros»²³. De manera que para Roger-Marx, el humo se convertía en el ingrediente fundamental de una pintura apuntalada y construida desde el control para manejar los juegos de luces y contrastes a los que daba lugar. Tampoco olvidaba que las estaciones eran las catedrales de la religión moderna de los trenes y, por lo tanto, el humo la manifestación de su divinidad. Y el exceso de humo emanado por las locomotoras de Monet de 1877 fue lo que garantizó la risa del público que vio esta serie de cuadros, según cuenta Marc Partouche en su trabajo sobre los márgenes del arte con-

²³ Claude Roger-Marx. «L'Impressionnisme et les féeries ferroviaires», en cat. *Un siècle de chemin de fer et d'art*, cit., s.p.: «Le clair-obscur ou plutôt l'obscur-clair de ces modernes cathédrales, les effets de contre-jour qui mêlent un mystère d'intimité à l'éblouissement du dehors, dotent paradoxalement des toiles faites de fumées d'une solidité qui manquera à bien des paysages futurs».

temporáneo al mencionar la reseña que apareció publicada en *Le Figaro* aquel año. Tan largas eran las colas de humo blanco lanzadas por los trenes que aquél se extendía al marco mismo de los cuadros²⁴.

Aquella sección de la crítica de arte contemporánea a los impresionistas que no comprendieron ese modo de hacer pintura se escudó precisamente en la falta de composición en esos cuadros de humo para ridiculizar a estos pintores del aire libre. Si atacaron a Édouard Manet en 1874 —año en que presentó *El ferrocarril* en el Salón— por carecer del don de la composición académica, bastaron tan sólo tres años y algún crítico amigo, como fue el caso de Georges Rivière a propósito de la serie de Saint-Lazare (1877) de Claude Monet, para que se les reconociera precisamente por «la ciencia del orden, de la disposición en la tela... a pesar de la monotonía y la aridez del asunto»²⁵. Allí Rivière vio composición y arquitectura en los techos de la estación y en el puente de Europa, porque actuaban como barreras para contener precisamente el humo de las locomotoras, constreñido contra las marquesinas y cuya intención era escapar para conformar falsas nubes. Con la estación Monet pretendió retrasar, si no detener, el proceso de gasificación.

Las nubes de vapor de la estación Saint-Lazare pintadas por Claude Monet eran muestras del éxtasis moderno ante toda prueba industrial y Georges Rivière definió sus locomotoras como humaneantes bestias impacientes. Este comentario formaba parte de una serie de artículos que publicó en el periódico que él mismo fundó con motivo de la III Exposición de los artistas impresionistas (1877), la pri-

²⁴ Marc Partouche. *La lignée oubliée. Bobème, avant-gardes et art contemporain de 1830 à nos jours*, Romainville, Al Dante, 2004, p. 127: «Le rire du public est garanti, comme l'explique notamment *Le Figaro*: Des artistes célèbres se sont amusés à brasser les toiles grotesques qui ornent les murs [...] Nous y voyons des compositions d'un haut comique: des trains de chemin de fer insensés avec un long panache de fumée blanche se prolongeant sur le cadre, des femmes nues d'une taille invraisemblable, des chevaux de course sans chair et sans os...».

²⁵ Georges Rivière. *Le Journal Impressionniste*, num. 1, 6 avril 1877, p. 5: «... la science d'arrangement, d'aménagement dans la toile... malgré la monotonie et l'aridité du sujet», y en Ruth Berson (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886. Documentation. Vol. I. Reviews*, cit., p. 180.

mera en la que se reconocieron como tales. Rivière, amigo personal de Auguste Renoir, cumplía con su *Journal de l'Impressionnisme* el estatuto de la Sociedad de artistas independientes que aún quedaba por realizar: la existencia de un órgano para la difusión y propaganda de los intereses del grupo:

«Como una bestia impaciente y fogosa, animada, más que cansada, por el largo trayecto que acaba de realizar, sacude sus crines de humo que chocan con el techo acristalado de la gran sala. Alrededor del monstruo los hombres se mueven agitadamente en el andén, como pigmeos junto al gigante. Por el otro lado, las locomotoras en descanso esperan dormidas. Y al fondo el cielo gris, cubriendo las casas altas, cierra el horizonte. Se oyen los gritos de los empleados, los silbidos agudos de las máquinas que lanzan desde lo lejos sus gritos de alarma, el ruido constante de la chatarra y la extraordinaria y rápida respiración del vapor. Se observa el movimiento grandioso y desenfrenado de una estación cuyo suelo tiembla con cada giro de ruedas. Las aceras están húmedas por el hollín y la atmósfera está cargada de este olor agrio que emana la hulla en combustión»²⁶.

A los ojos de estos artistas y críticos afines, la estación no era solamente un conjunto de salas de colosales proporciones llamadas a convertirse en los templos de la nueva religión del ferrocarril y poder así albergar a todos sus nuevos fieles²⁷; o ser un palacio con una

²⁶ Georges Rivière. *Le Journal Impressionniste*, num. 1, 6 avril 1877, cit., p. 5: «Comme une bête impatienté et fougueuse, animée plutôt que fatiguée par la longue traite qu'elle vient de fournir, elle secoue sa crinière de fumée qui se heurte à la toiture vitrée de la grande halle. Autour du monstre, les hommes grouillent sur la voie, comme des pygmées au pied du géant. De l'autre côté, des locomotives au repos attendent endormis. Et dans le fond, le ciel gris drapant les hautes maisons pâles ferme l'horizon. On entend les cris des employés, les sifflets aigus des machines jetant au loin leur cri d'alarme, le bruit de la ferraille incessant et la respiration formidable et haletante de la vapeur. On voit le mouvement grandiose et affolé d'une gare dont le terrain tremble à chaque tour de roues. Les trottoirs sont humides de suie, et l'atmosphère est chargée de cette odeur âcre qui émane de la houille en combustion».

²⁷ Théophile Gautier. «Inauguration du chemin de fer de Lille» (*La Presse*, 16 juin 1846), cit. en Karen Bowie (ed.). *Les grandes gares parisiennes du XIX^e. siècle*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, [s.d.], p. 170.

amplia sala de baile²⁸; un moderno teatro de exhibiciones públicas o «la puerta que se abre hacia lo desconocido... pues es el primer edificio que se ve al llegar a una ciudad nueva. A veces es la entrada a una parte nueva del mundo»²⁹, a la vez túnel de las maravillas y casa del terror. Para estos pintores, que hicieron de Saint-Lazare el objeto y escenario obsesivo de sus cuadros, la estación funcionaba como el vaso de precipitado de sus experimentos, el contenedor de un humo que debía escapar de sus techumbres para continuar su natural desarrollo y hacerse arte ligero, voluble y místico en el cielo. La estación era ese templo del progreso y museo de arte moderno que quería Courbet, pero también fue lúcidamente tecnificado y convertido en laboratorio. En el caso de Monet, la estación se transmutó en taller idóneo para pintar al aire libre su nueva naturaleza³⁰, ese paisaje de la nueva «edad de hierro» que los sansimonianos profetizaron que sería anunciado por la potencia y los silbidos de las locomotoras. El vizconde d'Avenel fue uno de esos entusiastas del progreso que al acabar el siglo se encargaron de constatar el cumplimiento de las promesas de la industria: «Cuando los antiguos clasificaban la “edad de hierro” como el último estadio de su sistema, como aquella época en la que la humanidad podía alcanzar la más pequeña recompensa de felicidad, apenas pensaron que el hierro caminaría, por decirlo así, paso a paso con la civilización, de la que es condición indispensable»³¹.

Por su parte Théodore Duret sabía muy bien y de primera mano de dónde procedía ese gusto de los impresionistas por las su-

²⁸ Théophile Gautier. «Le chemin de fer» (15 octobre 1837), en *Fusains et Eaux-fortes*, París, G. Charpentier, Éditeur, 1880, p. 190.

²⁹ Vestier. «Les Arts», *Nord-Magazine*, num. 36, décembre 1930, p. 41: «une porte qui s'ouvre vers un certain inconnu. C'est le premier édifice que l'on rencontre dans une région nouvelle. C'est parfois l'entrée vers une nouvelle partie du monde».

³⁰ Richard Brettell. «Monet e Parigi», en cat. *Monet. I luoghi della pittura*, Correggiano, Linea d'ombra libri, 2001, p. 132.

³¹ Vicomte Georges d'Avenel. *Le mécanisme de la vie moderne. 1ère. tome. Les magasins de nouveautés L'industrie du fer. Les magasins d'alimentation. Les établissements de crédit. Le travail des vins*, París, Librairie Armand Colin, 1916, 6è., pp. 91- 92: «Quand les anciens classaient l' "âge de fer" au dernier rang de leur catalogue, comme celui dont l'humanité devait attendre la moindre somme de bonheur, ils ne se doutaient guère que le fer marcherait pour ainsi dire pas à pas avec la civilisation dont il est la condition indispensable».

perfiles acuasos, por la sensación de transitado vacío que dejaba el paso de una locomotora incendiada y por el particular deseo de pervertir los normalizados principios pictóricos de composición y perspectiva. Para Duret, estos pintores no habían aparecido por generación espontánea sino que eran el producto de un experimento que había resultado al mezclar media dosis de paisaje francés con media de arte japonés: «... son el producto de la evolución regular de la escuela moderna francesa. *Natura non facit saltus* ni en pintura ni en cualquier otro ámbito. Los impresionistas descienden de los pintores naturalistas y tienen como padres a Corot, Courbet y Manet... A lo que los impresionistas habían heredado de sus antecesores se añadió la influencia del arte japonés»³².



3. Claude Monet. *La estación de Saint-Lazare. Dársena de Normandía*, 1877.

³² Théodore Duret. «Les peintres impressionnistes» (1878), en *Critique d'avant-garde*, París, G. Charpentier et Cie., 1885, p. 63: «... ils sont le produit d'une évolution régulière de l'école moderne française. *Natura non facit saltus* pas plus en peinture qu'en autre chose, les Impressionnistes descendent des peintres naturalistes et ont pour pères Corot, Courbet et Manet... À ce que les Impressionnistes tenaient de leurs devanciers, est venue s'ajouter l'influence de l'art japonais».

Ya Théophile Gautier y Charles Blanc habían destacado que Corot pintaba delicadas atmósferas como gases plateados, de manera que el gusto por el humo y la disolución atmosférica les llegó a los impresionistas por una doble vía: sus inmediatos predecesores e incluso contemporáneos y el consumo de objetos orientales. Éstos les revelaron un mundo y un arte que intuyeron y dedujeron a partir de las piezas exportadas por sus propios amigos y coleccionadas por ellos mismos. Para Duret esta correspondencia de mundos flotantes japoneses de nubes y el humo en la nueva pintura francesa era una señal de máxima modernidad y máximo deleite estético. Él, en 1871, había realizado un viaje por Oriente acompañado por Henri Cernuschi, otro coleccionista de arte. A su regreso, además de publicar en 1874 un libro donde narraba sus experiencias –*Voyage à Orient*–, trajo los baúles llenos de objetos, prendas, estampas y libros originales de China y Japón.

A la hora de establecer una genealogía para la pintura nueva, también en esta línea de la influencia del arte oriental se enmarcaban las palabras del crítico e historiador Louis Gonse³³, quien usó inten-



4. Hokusai. *Treinta y seis vistas del Monte Fuji: Montaña Tatomi*, 1832.

³³ No habría que desdeñar las apreciaciones que de Manet podría aportar Louis

cionada, acertada e incluso indistintamente en sus artículos términos y conceptos habituales en la época como *plein air* y *japonisme*:

«Se sabe que la vida japonesa es una vida al aire libre. La sombra no existe para el pintor nipón... La palabra aire libre define exactamente una evolución en el sentido óptico aplicado a la pintura. La pintura al aire libre descansa sobre el estudio exacto de la relación de los valores en la difusión luminosa de la iluminación externa; se ha propuesto como principal tarea ofrecer la figura humana y moderna en su marco natural, bajo los efectos intensos y francos de la luz directa. Esta fecunda teoría es la de Manet y los impresionistas. Por esta concepción particular de la óptica de los colores Manet ocupa un lugar aparte y particularmente interesante en el desarrollo del arte moderno»³⁴.

Los calificativos que Louis Gonse concedía a la pintura japonesa eran aplicables igualmente a la pintura de Manet y a la de aquellos que se ocuparon de pintar ese marco natural y escenario de la vida moderna, y que poco tiempo después Jules Laforgue denominó atmósfera. Muchas eran las coincidencias en el manejo de los pinceles

Gonse a propósito de la retrospectiva dedicada a este pintor en 1884. Crítico de arte e historiador, Gonse estuvo vinculado con las más importantes instituciones artísticas de la Tercera República: alcalde de Corneilles-en-Parisis; miembro del Consejo Superior de Bellas Artes en 1887, donde formó parte de numerosas comisiones así como del Consejo de los Museos Nacionales y condecorado con la Legión de Honor en 1889. En 1872 publicó su primer artículo en la *Gazette des Beaux-Arts*, periódico del que fue director entre 1875 y 1893. Colaboró al mismo tiempo en *L'Art universel*, *L'Illustration*, *Le Monde moderne*, *Le Japon artistique*, *La France historique et monumentale*, *La Revue des arts décoratifs*, etc... Importante coleccionista de arte oriental, escribió una de las primeras grandes síntesis sobre el arte japonés en 1883, relanzando así la moda del japonismo.

³⁴ Louis Gonse. «Manet» (*Gazette des Beaux-Arts*, février 1884), en *Le promenade du critique influent. Anthologie de la critique d'art en France 1850-1900*, París, Hazan, 1990, pp. 270-271: «On sait que la vie japonaise est une vie au plein air. L'ombre n'existe pas pour le peintre du Nippon... Le mot plein air définit fort exactement une évolution du sens optique appliqué à la peinture. La peinture de plein air repose sur l'étude exacte du rapport des valeurs dans la diffusion lumineuse de l'éclairage extérieur; elle s'a posé comme principal problème de rendre la figure humaine et moderne dans son cadre naturel, dans les effets intenses et francs de la plein lumière. Cette théorie féconde est celle de Manet et les impressionnistes. Par cette conception particulière de l'optique des couleurs, Manet occupe une place à part et singulièrement intéressante dans le développement de l'art moderne».

entre japoneses y los nuevos pintores franceses. Así, en la concepción de la pintura japonesa, además de no existir las sombras tampoco existía la perspectiva ni se rechazaba lo fragmentario. Lo que revelaban las palabras de Gonse era que la distancia que había entre *El ferrocarril* de Édouard Manet y de cualquiera de las *Treinta y seis vistas del Monte Fuji* de Hokusai (1830-1833) —o de cualquiera de las vistas de este icono de la cultura japonesa debidas Hiroshige u otro pintor— era mucho más corta de lo que pudiera imaginarse.

En las estampas de monte Fuji como en el cuadro de la estación de Saint-Lazare, el volcán y el ferrocarril eran el fondo vivo latente y la excusa para pintar un alto en el camino, pues ambos personajes quedaban arrinconados o voluntariamente casi ocultos en un ángulo de la obra. No por ser insinuada perdía fuerza su presencia; al contrario: la imagen resultante lograba hacerse más poderosa pues reclamaba con mayor insistencia la atención del que se deleita contemplando estas imágenes del mundo flotante (*ukiyo-e*); como flotante y emergente era el mundo que desintegraba el humo del cuadro de Manet. El monte Fuji era el signo de la eterna presencia, el testigo de



5. Édouard Manet. *El ferrocarril*, 1874.

su historia y la amenaza constante de una erupción que pudiera desestabilizar ese orden de lo efímero. El tren, por su parte, no era amenaza latente sino volcán en acto continuo, y la cola de humo de la locomotora indicaba que allí por donde pasaba era posible la aparición del arte en tanto que él era fábrica móvil de pintura.

El ferrocarril resultaba doblemente novedoso por citar el tren y por haber sido concebido como una estampa: una vista moderna sin perspectiva y a la japonesa de la estación de Saint-Lazare. En esos años tan moderno y a la moda era pintar locomotoras como hacerlo a la manera japonesa; y querer hacer *ukiyo-e* en la Francia de la década de 1870 no resultaba una idea descabellada para estos artistas de la escuela de Batignoles —como los calificaron por vivir y concentrar sus actividades en ese barrio parisino de las proximidades de la estación de Saint-Lazare—, ya que convivían, manejaban y pretendían haber asimilado algunos de los principios esenciales de la estética oriental de paisaje. Del conocimiento de las vistas del monte Fuji pudo hacer alarde Gustave Caillebotte en sus obras sobre el *Puente de Europa* (1876-1877). Sus cuadros y esbozos podrían incluso ser tomados como una colección de estampas de la estación donde burgueses y obreros —monocromos grises³⁵— lanzan miradas perdidas a través del puente en dirección a las vías. Y en todos los casos, por algún resquicio de la estructura metálica del puente, se entreve el humo y los te-

³⁵ Alphonse Allais, escritor y humorista, insertó dentro de su *Album primo-avrilisque* (París, Ollendorf, 1897) el monocromo del gris y lo tituló: «Ronde de pochards dans le brouillard» (Ronda de vagabundos en medio de la niebla). Este álbum, compuesto por una serie de monocromos, los presentó en una exposición organizada por él mismo en París y que llamó *Exposition des arts incobérents* (1883). No es un dato banal que Allais vivía en la rue de Londres, junto a la estación de Saint-Lazare y que además fue accionista de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord. A propósito de los vagabundos grises, éstos habrían adquirido ese color por vivir en la calle y cerca de las estaciones, en contacto con el humo. El viajero, el vagabundo, como el *flâneur*—la condición baudeleriana del artista por antonomasia—, vivían dentro de las corrientes humanas, en el continuo movimiento y mezclados con la masa, porque «le déplacement est, en dernière instant, le déguisement du flâneur et, donc, de l'impressionnisme ou du créateur de mouvement. Sans le mouvement, il serait mis à nu. Afin de ne *pas* être reconnu, il faut être déplacé. Le déplacement, c'est l'anonymat», cit. en Richard Brettell. «Impressionnisme et cinéma», en cat. *Impressionnisme et naissance du cinématographe*, Lyon, Fage Éditions; Musée des Beaux Arts de Lyon, 2005, p. 194.

jados de Saint-Lazare. Igual que los artistas orientales, Caillebotte poseía esa fascinación por los espacios vertiginosamente vacíos y dominó perfectamente el recurso de los encuadres inusuales.

Las palabras con las que Camille Mauclair comenzó, en 1904, su libro sobre el Impresionismo —«El Impresionismo no es una protesta; es un síntoma psicológico más que una escuela»³⁶— dejaban bien claro que la señal inconfundible para reconocer cualquier novedad técnica introducida en la vida diaria era la manifestación de manías caprichosas o repentinas. Así, para Mauclair, la pintura nueva no conformó escuela ni supuso una evolución, sino que fue un mal de época. De este modo, su sospecha entroncaba bien con la corriente crítica que había diagnosticado una locura visual transitoria a los impresionistas. El diagnóstico de enfermedad otorgaba y garantizaba a este arte la cualidad de nuevo.

3. Manet en Saint-Lazare.

En 1873 Edouard Manet se instaló en el barrio de Europa, en el número 4 de la calle de San Petersburgo. Este era un nuevo barrio organizado a partir de la estación del Oeste, conocida como la estación Saint-Lazare, y cuyas calles tomaron el nombre de las principales capitales y ciudades europeas: Londres, Ámsterdam, Edimburgo, Nápoles, Moscú, Bucarest, Turín, Madrid, Roma, Viena, Parma, San Petersburgo, Lisboa, Constantinopla, etc. El mundo encontró su doble, su reproducción a diferente escala, en el desarrollo de un barrio que tenía como núcleo germinal una estación de tren. Este diseño fue producto de la intervención urbanística del programa del barón Haussmann en este barrio, en 1852. La estación de Saint-Lazare configuró en la ciudad aquello que hasta entonces tan sólo se había podido imaginar al consultar las guías de viajes: un mapamundi. La

³⁶ Camille Mauclair. *L'Impressionnisme, son histoire, son esthétique, ses maîtres*, París, Librairie de l'Art ancienne et moderne, 1904, p. 23: «L'Impressionnisme n'est pas une proteste, c'est un symptôme psychologique mais il n'est pas une école».

estación, la disposición de las vías en su huida hacia el Atlántico y el puente de Europa trazaron un mapa dentro del plano de París, el cual remitía a la acumulación sintética y abstracta de ciudades y países que periódicamente se producía con motivo de las exposiciones universales.

Esta idea de la acumulación, la proximidad y, por lo tanto, de la ausencia de distancias que evidenciaban los trenes y las exposiciones universales quedó ilustrada en una viñeta de Cham en *L'Exposition pour rire*. 1878. Dibujó un cartero que atravesaba la Avenida de los Pabellones y le añadió la siguiente leyenda: «¡Gran reducción postal. El cartero tan sólo tiene que recorrer una calle para distribuir el correo al mundo entero!». Al reconocer humorísticamente la falta de distancia, ponía de manifiesto que su trabajo también se había reducido. Constatava que la tecnificación de los procesos de producción y distribución conllevaba a la homogeneización en las costumbres y hábitos en la vida cotidiana, en gran medida derivada directa y vertiginosamente de la irrupción de los ferrocarriles y la competencia desatada entre las naciones por exhibir las pruebas de su desarrollo científico y técnico. Además, la disposición estrellada de la plaza de Europa se revelaba como la miniaturización de aquella otra gran estrella, la estrella Legrand de 1842, que sirvió como modelo para organizar la explotación ferroviaria de Francia. En ese microcosmos tentacular urbano los parisinos aprendieron que Europa estaba al cabo de las vías y Saint-Lazare era a la vez estación central y capital económica.

A finales del verano de 1873 Manet exploraba el barrio de Batignoles y pintó *El ferrocarril*. Sus dos protagonistas son Victorine Meurent –modelo del pintor– y la hija de su amigo Alphonse Hirsch, el cual vivía en el 58 de la calle de Roma. El calificativo más implacable que recibió el cuadro por parte de la crítica fue el de ser un puro e irreverente atrevimiento. Se repetía así el episodio de *El almuerzo campestre* por la apelación directa que la mujer dirigía al público mientras que la niña se giraba de espaldas y contemplaba una masa in-

forme de algo que no se veía pero que daba nombre al cuadro. «A la gente le gusta conocer los aspectos anecdóticos o literarios de un cuadro. Manet parecía reírse de todos al anunciar este “Ferrocarril” que ni siquiera se veía en la tela»³⁷, escribió Louis Hourticq en la monografía que le dedicó al artista. Pero ya antes algunos contemporáneos del pintor llamaron la atención sobre la provocativa ausencia del asunto del cuadro, como hizo Félicien Champsaur: «[...] El Ferrocarril. Representa una niña que mira a través de una reja. Su hermana mayor está al lado. No hay tren»³⁸. De manera que fue en Manet por un lado y en los artistas impresionistas recién estrenados como grupo por otro donde se llevó a cabo la desmaterialización del arte y de la pintura desde los trenes. Si querían continuar la senda de que el arte sirviera como sedante estético al hombre en un mundo diabólicamente dominado por fábricas y asfixiado por humos, estos pintores comprendieron que el ferrocarril servía tanto para componer cuadros como para denunciar la volatilidad de la pintura misma. Por lo tanto, sus cuadros se convirtieron en fábricas de humo. Por otro lado, *El ferrocarril* de Manet, atendiendo al número y la variedad de caricaturas a las que dio lugar, trataba de algo incuestionablemente moderno. Quizás el hecho de que el tren no se viera llamó tanto la atención como la indiferencia de la mujer en su pose, la espalda de la niña y la elección del lugar donde ambas fueron ubicadas.

Manet, que vivía cerca de la estación de Saint-Lazare, sabía que el tren era en esencia ruido y humo; es decir, aquello que persistía tras su desintegración o, también, la última señal de dicha desaparición. «En el principio fue el humo». Con estas palabras podría comenzar la historia de la sacralización de los ferrocarriles desde 1874; que tras cincuenta años lograron introducirse definitivamente en el

³⁷ Louis Hourticq. *Manet*, cit., p. 81: «La foule aime à être intéressée par le côté anecdotique ou littéraire d'un tableau; Manet semblait se moquer du monde annonçant ce “Chemin de fer” qu'on ne voyait même pas sur sa toile».

³⁸ Félicien Champsaur. «Édouard Manet» (*Les Contemporaines*, num. 29, 16 juin 1881), en Denis Riout (ed.). *Les écrivains devant l'impressionnisme*, París, Macula, 1989, p. 328: «[...] Le Chemin de fer. Cela représente une petite fille qui regarde à travers une grille. Sa grande sœur est à côté. Il n'y a pas de chemin de fer».

ámbito pictórico en el momento en el que los artistas aprendieron a dominar la volubilidad de ese desecho de la vida moderna que se diluía en el aire. Manet, este hombre de visión audaz y oficio incierto³⁹, fue uno de los artistas que preparó al público a cambiar su manera de ver, pues con trenes a la vista era necesario aprender a ver de otra manera: en fragmento, en esbozo, en movimiento, etc. El cuadro clínico que se dictaba en esos años a los artistas hacía referencia a problemas de ojos, puesto que el mismo proceso de industrialización introdujo toda una infraestructura de chimeneas, calderas y depósitos diseminadas casi indiscriminadamente y caracterizadas por el lanzamiento continuo de gases y humos que enturbiaban y perturbaban principalmente al sentido de la vista y el sistema psicomotriz.

El siglo XIX enseñó que una buena manera de edulcorar la terrible realidad era provocar la risa, *rictus comicum*, antes de que asoma-



6. Stop. Caricatura de *El ferrocarril* de Manet. Publicado en *Le Journal amusant*, 13 junio 1874.

³⁹ Louis Hourticq. *Manet*, cit., p. 14.

ran los escalofríos por lo desconocido. Fueron los humoristas los que se encargaron de marcar con sus viñetas y caricaturas el índice de modernidad de las innovaciones técnicas cuando el hombre de a pie hacía uso de ellas. Eso había pasado con el daguerrotipo, las montañas rusas, las aceras mecánicas y la máquina de vapor. Con el eufemismo de los trenes de placer ocurrió lo mismo. Eran trenes, pero distaban mucho de ofrecer sensaciones placenteras.

El ferrocarril fue presentado al Salón de 1874 junto con dos obras más: *Baile de máscaras en la ópera* y la acuarela *Polichinela*⁴⁰. El cuadro con la estación de Saint-Lazare fue admitido por el jurado; probablemente en la decisión pesó más el tema –parisino y de vida cotidiana⁴¹– que la ejecución y la técnica, pues estas cuestiones, al menos, no pasaron desapercibidas a la crítica: «... tan potente de luz, tan distinguido de tono, donde un perfil graciosamente señalado y un vestido azul modelado de tal manera que le confiere gran holgura, me hacen detenerme en el inacabado de los rostros y de sus manos»⁴². Ese defecto ya le fue achacado a Manet años antes por Edmond Durrant, cuando le recriminó que sus obras parecían salidas de las manos de un niño, pues su pintura presentaba una ingenuidad sistemática y

⁴⁰ Véase cat. *Manet en el Prado*, Madrid, Museo del Prado, 2003, p. 291.

⁴¹ Fundamentalmente las expresiones «pintor de vida moderna» y de temas cotidianos proceden de la crítica de arte realizada por Charles Baudelaire, y más exactamente del ensayo que lleva ese mismo nombre –publicado en diciembre 1863–, el cual encontró mayor eco y fue asimilado y utilizado profusamente por parte de la historiografía moderna de la segunda mitad del siglo xx. Los conceptos que más utilizaban los críticos contemporáneos a Manet y los pintores impresionistas eran tales como «artistas de su tiempo, pintor de su época, pintor de su tiempo», como Zacharie Astruc pedía en el año de 1863 que fueran, pues de este modo, al pintar lo que tenían delante de ellos, los artistas llegarían a convertirse en objeto de estudio y admiración (cit. *Le Salon. Feuilleton quotidien paraissant tous les soir, pendant les deux mois de l'Exposition. Causerie, critique général, bruits et nouvelles du jour*, París, num. 1, 1er. mai 1863). Por otro lado, «pintor modernista» lo denominó Jules Laforgue (cit. *Oeuvres complètes. Mélanges posthumes. Pensées et paradoxes. Pierrot fumiste. Notes sur la femme. L'Art impressionniste. L'art en Allemagne. Lettres*, cit., p. 133).

⁴² Jules-Antoine Castagnary. «Salon 1874», *Salons*, tome II (1872-1879). Avec un préface de Eugène Spuller et un portrait à l'eau-fort par Bracquemont. París, Bibliothèque Charpentier, G. Charpentier et E. Fasquelle, Éditeurs, 1892, p. 118: «...si puissant de lumière, si distingué de ton, et où un profil perdu gracieusement indiqué, une robe de toile bleue modelée avec ampleur, me font passer sur l'inachavé des figures et ses mains».

un desdén por los procesos de seducción⁴³. Además no fue el único crítico en pronunciarse ante tal aberración antiacadémica y antiestética. Charles Blanc acusó a estos artistas nuevos de ese debilitamiento y pérdida en la rigurosidad en la ejecución de las obras por vivir y trabajar mezclados con la cotidianidad de su tiempo, por ser de su siglo, es decir, por estar en la ciudad, por ser artistas seculares y no de clausura encerrados en sus talleres. Según Blanc, antaño el mundo desfilaba ante los pintores pero ellos trabajaban lejos de los centros ruidosos y ardientes; permanecían en algún taller tranquilo a las afueras de algún barrio, donde podían meditar sobre sus obras o leer esos libros que elevaban el pensamiento, seguían los impulsos de su imaginación, las inspiraciones de su corazón o se abandonaban a su entusiasmo. En cambio, en 1874,

«el pintor ha perdido las ventajas del ostracismo al cual antiguos prejuicios le condenaban; ha perdido el beneficio de las reflexiones solitarias; ya no conoce el recogimiento. Vive en medio del ruido, en pleno siglo, anteponiendo sus obras y sus placeres. Su personalidad no tarda en perder sus vivas aristas debido al roce continuo con la sociedad que le rodea, que le circunda, que le turba tanto por sus insultos como por sus elogios, puesto que los cumplidos de la gente corriente resultan por lo general más funestos al pintor que los de sus críticos, y le llevan a introducir en sus obras cosas banales, artificiosas o falseadas. Si el paisaje ha progresado tanto en nuestro país, se debe a que los paisajistas, distanciándose de París según el ejemplo de Díaz, fundaron una colonia en Barbizon, al amparo del bosque de Fontainebleau»⁴⁴.

⁴³ Edmond Duranty. «M. Manet et l'imagerie», «Salon 1870» (III et V, *Paris-Journal*, 5 et 18 mai 1870), cit. en *Le promenade du critique influent. Anthologie de la critique d'art en France 1850-1900*, cit., p. 168.

⁴⁴ Charles Blanc. «De l'état des Beaux Arts en France à la veille du Salon de 1874. I. Peinture», *Le Temps*, 7 avril 1874, s. p: «Le peintre a perdu des avantages de l'ostracisme auquel d'anciens préjugés le condamnaient; il a perdu le bénéfice des réflexions solitaires; il ne connaît plus le recueillement. Il vit au milieu du bruit, en plein siècle, faisant marcher de front ses travaux et ses plaisirs. Sa personnalité ne tarde pas à perdre ses vives arêtes par un frottement continu avec la société que l'environne, qui le circonviert, qui le trouble, tantôt par ses railleries, tantôt par ses éloges, car les compliments des gens du monde sont souvent plus funestes au pein-

La noción de artista de Blanc aparece justamente como la mayor crítica, la contrapartida y el mayor desafío al texto de Charles Baudelaire sobre el pintor de la vida moderna, en apenas una década de diferencia y justo una semana antes de que se abrieran las puertas de la primera exposición de la Sociedad de artistas independientes. Charles Blanc criticaba el exceso de vida callejera y ociosidad del que hacían gala esos pintores, que se encontraban con escritores y críticos en los cafés y bares parisinos de Montmartre y de Clichy, como La Nouvelle Athènes o el café Guerbois, no muy lejos de la estación de Saint-Lazare. Esos lugares, donde se confundía el humo de sus pipas y cigarros con el de las locomotoras, se convirtieron en sus lugares de trabajo, en sus academias, porque ahí estaban los modelos y los temas de sus cuadros: «Quien quiera conocer algo de mi vida debe conocer algo sobre la academia de Bellas Artes. No de esa estúpida institución de la que se habla en los periódicos, sino de la verdaderamente única academia de Francia: el café. La Nouvelle Athènes es un café de la plaza Pigalle... La influencia de La Nouvelle Athènes está profundamente enraizada en el pensamiento artístico del siglo XIX»⁴⁵. Los protagonistas de los cuadros y las novelas también vivieron, como los pintores y los escritores, muy cerca de Saint-Lazare o de cualquiera de las otras estaciones parisinas. Para todos ellos la llegada y la partida de los trenes marcaban y ordenaban el ritmo de sus días y de sus trabajos:

tre que leurs critiques, et de là sort il s'introduit dans ses ouvrages quelque chose banal, d'artificiel et de convenu. Si le paysage a fait chez nous tant de progrès, c'est que nos paysagistes, s'éloignant de Paris à la suite de Diaz, sont allés fonder une colonie à Barbizon, à l'ombre de la forêt de Fontainebleau». En este artículo Charles Blanc denunciaba además que los paisajistas modernos presentaban como cuadros lo que no eran sino esbozos y estudios previos. De esta opinión era también Jules Castagnary, quien arremetió contra esos hacedores de esbozos que pretendían hacerlos pasar por cuadros.

⁴⁵ Georges Moore. «Manet et Degas à la Nouvelle Athènes» (*Confessions d'un jeune homme*, 1888), en Serge Fauchereau (ed.). *Pour ou contre l'impressionnisme*, París, Somogy Éditions, 1994, pp. 109-110: «Qui veut connaître quelque chose de ma vie doit connaître quelque chose de l'académie des Beaux-Arts. Non pas cette stupide institution officielle dont parlent les journaux, mais la seule véritable académie en France, le café. La Nouvelle Athènes est un café de la Place Pigalle... l'influence de La Nouvelle Athènes est profondément enracinée dans la pensée artistique du XIX siècle».

Las hermanas Vatar, de J.-K. Huysmann o *La bestia humana*, de Émile Zola; Alphonse Allais en París o Zola en Meudon.

Lo que para Caillebotte era una exigencia, la de la precisión; para Manet, su falta era una virtud. A medio camino, Claude Monet pintó su serie de Saint-Lazare en 1877: la indefinición de los volúmenes se hacía patente tanto como la impotencia de la pintura para recomponer esos cuerpos de nuevo. Monet ya entrevió con su cuadro *Impresión. Amanecer* (1874) que la bruma impedía que los cuerpos se precisaran como acabados⁴⁶. El gran reto de pintar la progresiva indefinición de lo cotidiano, o de intentar contenerlo bajo la arquitectura de hierro de la estación, lo llevó a cabo con la serie de trece cuadros de esa estación parisina. Fue en ese intervalo de cuatro años cuando se actualizó el paisaje, tanto urbano como campestre, reinterpretado gracias a la densidad y la volubilidad de las nuevas nubes fabricadas en las calderas de las locomotoras. Fueron también esas enormes masas de humo, las que irrumpieron en los paisajes hasta en-



7. Gustave Caillebotte. *El puente de Europa*, 1877.

⁴⁶ Jean Renoir. *Pierre-Auguste Renoir, mon père*, París, Gallimard, 2004, p. 186.

tonces serenos, las que indicaron cuál debía ser el camino de la nueva pintura. Y fue en el aire, en una nueva atmósfera, donde como en un antiguo «éter» flotaban y vibraban los átomos de color con los restos de carbón⁴⁷: «La atmósfera es quien llena los vacíos y quien ofrece a los ojos que miran la extraordinaria ilusión de la distancia. Aquello que ocurre en la atmósfera es el objeto principal y la razón de ser del arte»⁴⁸. Estas palabras son del crítico Gustave Geffroy a propósito de los paisajistas japoneses, y fueron publicadas en la revista *Le Japon artistique*, en un ejercicio de comparación con los pintores impresionista franceses⁴⁹. Geffroy, como Gonse, señaló la identificación estética, artística y técnica entre la pintura nueva y la pintura japonesa. Pero no fue solamente la crítica quien ató esos cabos, sino que los propios pintores por su parte también se ocuparon de refrendar y legitimar su parentesco estético con la estampa japonesa, como revela una carta de Camille Pissarro, fechada el 3 de febrero de 1893 y enviada a su hijo Lucien, donde le comentaba su visita a la exposición de Utamaro e Hiroshige en la galería Durand-Ruel: «La exposición japonesa es admirable. Hiroshige es un impresionista maravilloso. Yo, Monet y Rodin estamos entusiasmados... Estos artistas japoneses me confirman en nuestra elección visual»⁵⁰.

⁴⁷ Para el crítico Léon Werth es en este éter donde tiene lugar el milagroso intercambio entre los ojos del hombre y los átomos de color que allí se encuentran en vibración. Véase Léon Werth. *Claude Monet*, París, Les Éditions Crès et Cie., [1928c], p. 48.

⁴⁸ Gustave Geffroy. «Les paysagistes japonais. II», *Le Japon artistique*, num. 33, vol. 3, 1890, p. 104: «C'est l'atmosphère qui emplit les vides et qui donne aux yeux qui regardent l'extraordinaire illusion de l'éloignement. C'est ce qui se passe dans l'atmosphère qui est l'objet principal, la raison d'être de l'œuvre d'art».

⁴⁹ De manera que ahí quedaba bien dicho: el problema de la pintura nueva se hacía visible en la atmósfera, entre las verdaderas y las falsas nubes que los propios pintores adulteraban con ayuda de los trenes de vapor. El celaje se convertía en el desagüe de la pintura moderna, el lugar donde se acumula antes de desaparecer. El problema virará en poco tiempo, y los pintores crearán haberlo resuelto cuando estas máquinas de vapor dejen de relinchar y la electricidad corra por los hilos tendidos en paralelo a las vías de tren. Ahí la cuestión por resolver será otra: la de la invisibilidad e higienización del arte en el siglo XX.

⁵⁰ Camille Pissarro. *Lettres à son fils Lucien*, París, Albin Michel, 1950, p. 298, cit. en Geneviève Aitken y Maniranne Delafond. *La collection d'estampes japonaises de Claude Monet à Giverny*, París, La Bibliothèque des Arts, 1983, p. 17: «Admirable, l'exposition japonais. Hiroshige est un impressionniste merveilleux. Moi, Monet et Rodin en sommes enthousiasmés... ces artistes japonais me confirment dans notre parti pris visuel».

El crítico Pierre Daix escribió una *Vida del pintor Manet*, y entre las curiosidades más oportunas que recoge hay una referida al cuadro *El ferrocarril*. Señalaba que en las mismas fechas en que Manet pintaba esta obra el coleccionista de arte Théodore Duret había regresado de un viaje por Japón. Al establecer la enumeración de todos los objetos que Duret trajo de su periplo oriental, Daix destacó «un perro, unas muñecas y algunos grabados, sobre todo los de Hokusai, que muestran a unas cortesanas tradicionales en su barrio de Yoshiwara ante una cortina de bambúes»⁵¹. Quizá con esto quiso insinuar



8. Bertall. Caricatura de *El ferrocarril* de Manet. Publicado en *L'Illustration*, 23 mayo 1874.

⁵¹ Pierre Daix. *La vida del pintor Edouard Manet*, Barcelona, Argos Vergara, 1984, p. 157. El grabado en cuestión al que se refiere no es de Hokusai sino de Outamaro, pintor de finales del siglo XVIII y considerado uno de los artistas elegantes que trató temas principalmente femeninos. Dos estampas de este artista con el tema de mujeres de Yoshiwara vistas en un primer plano a través de rejas aparecieron reproducidas en *Le Japon artistique*. La primera se publicó en el número 5 del primer año de la revista (1888) y le acompañaba el siguiente texto: «Outamaro n'est jamais banal; il trouve une façon toujours neuve et imprévue dans le groupement de ses personnages remplis de vie et de mouvement, et il possède un art parfait pour la disposition des accessoires. N'y a-t-il pas une audace heureuse à présenter, comme il le fait ici, de nombreuses figures coupées par les barreaux d'une clôture ajourée?», pp. 59-60. La segunda estampa fue publicada en el número 27 del tercer año (1890), p. 24.

que Manet pudo haberle pedido el perrito japonés y así la escena del *Ferrocarril* incluyera un guiño a la moda oriental. Lo más llamativo es su intencionalidad al mencionar las estampas de Hokusai, pues sabido era que tanto Manet como los pintores impresionistas estaban muy familiarizados con la estampa japonesa e incluso formaron importantes colecciones. Ahí el crítico salió de manera bastante resuelta: «La verja del fondo de *El ferrocarril*, ¿no es una traducción “moderna” de esa red de bambúes?»⁵². Realmente podía ser una traducción, una asimilación o una *manie* oriental como muchas otras cosas más, tal y como vieron los caricaturistas del Salón de 1874. Lo que estaba claro es que esa verja marcaba una frontera, ya fuera la linde de la estación o el límite del espacio sagrado del templo de la religión ferroviaria, que dejaba entrever las nubes tomando posesión de la atmósfera.

La *maladie du japonisme*, que diagnosticó el crítico de arte Edmond Duranty en las páginas de la revista *La vie moderne*, había sido importada e inoculada a los europeos a través de la acumulación de objetos reunidos en la Exposición Universal de 1878 y que procedían de tierras orientales: «[La enfermedad del japonismo] puede considerarse como una especie de *amarilleamiento* artístico, si se piensa en el color de la gente que nos la ha transmitido... No han sido necesarios misioneros para convertirnos: algunas imágenes en color y algunas cajas llenas de pequeños cuencos han sido suficientes para conquistarnos»⁵³. Duranty daba cuenta en este artículo de nuevas y heterodoxas consecuencias artísticas derivadas de la reciente y exagerada pasión europea por lo japonés, como podía ser el exceso ornamental y la devaluación de la simetría en las composiciones. De este modo el japonismo se añadía a la lista de manías y enfermedades que estaban debilitando artísticamente al siglo XIX. Por otro lado, Duranty, al alabar la función acumulativa y expositiva de las exposiciones uni-

⁵² Pierre Daix, *La vida del pintor Edouard Manet*, cit., p. 157.

⁵³ Edmond Duranty. «Japonisme», *La Vie Moderne*, num 12, première année, 26 juin 1879, p. 178: «[La maladie du japonisme] qu'on peut regarder comme une espèce de *jaunisse* artistique, si l'on songe à la couleur des gens qui nous l'ont transmise... Il n'a pas besoin de missionnaires pour nous convertir: quelques images en couleur et quelques caisses remplies de petits pots ont suffi à nous conquérir».

versales, restaba importancia a la labor de los artistas como misioneros; para él, las exposiciones se presentaban como la mecanización salvaje del sistema misional de las artes, lo que pocos años después ilustró y denunció gráficamente Albert Robida con su viñeta *Le Salon in extremis*.

Los caricaturistas que se ocuparon de las obras de aquel Salón de 1874 alertaron de que la epidemia del vapor aún persistía tras cuarenta años de vida. Del mismo modo que en 1839 habían calificado de locura la irrupción del daguerrotipo —y por su duración no fue precisamente transitoria—, comprobaron que el tren, elevado a asunto artístico por Édouard Manet, encerraba un pronóstico similar: la *monomanetie*, es decir: la locura de Manet, la de pintar lo que existe y no permitir verlo. La manía del vapor y del humo y la convivencia con los trenes habían desatado una enfermedad que provocaba la visión de cuerpos sin formas, diluidos e inacabados. El caricaturista de la revista *La vie parisienne* y Stop, otro conocido humorista gráfico, en mayo y en junio de 1874 respectivamente, astuta y simultáneamente intuyeron que los barrotes de la verja perimetral de la estación acabarían convirtiéndose en los de la celda de aislamiento de un manicomio⁵⁴. La estación de Saint-Lazare pasaba de ser el centro del mapa del mundo a una unidad espacial dentro del mundo de los locos, el lugar donde se escenificaba el mundo al revés.

Esa obsesión por el humo, como advirtió Cham en la caricatura que hizo de este cuadro para su catálogo humorístico *Le salon pour rire. 1874*, hacía ver focas allí donde había perros dormilones; y, como constató Champsaur, allí no había rastro de tren: «La señora de la foca. ¡Estas desafortunadas, viéndose pintadas de tal manera han querido huir! Pero él, previéndolo, ha colocado una reja que les ha imposibilitado toda huida»⁵⁵. Los personajes no pueden irse del cuadro

⁵⁴ Sobre las caricaturas realizadas del cuadro *Le Chemin de fer* de Manet, véase cat. *Manet, Monet et la gare Saint-Lazare*, Paris Réunion des Musées Nationaux, 1998, pp. 50-53.

⁵⁵ Cham. *Le Salon pour rire. 1874*, Paris, 1874, s. p.: «La dame au phoque. Ces malheureuses se voyant peintes de la sorte ont voulu fuir! Mais lui, prévoyant, a placé une grille qui leur a coupé toute retraite».

porque eso evidenciaría el escenario vacío, el telón de fondo de humo, que Manet ha pintado tras la verja. Estos caricaturistas, como serviciales guías que advierten los desdenes del comportamiento provocados por todo fenómeno nuevo, revelaron al público que el ferrocarril era un ejemplo más de modernolatría, una máquina de producir manías y, como tal, conducía a profundos trastornos psicológicos. Al colocar lúcidamente la reja delante de las figuras denunciaron la locura de los trenes. Los caricaturistas⁵⁶, como Manet, se olvidaron del vapor y del tren pues éstos sólo eran la cortina de humo que ocultaba el mal de la época, que era también el mal del arte: su disolución. Así, el exceso de confianza en el progreso fundamentado en la industria y la mecanización de todas las actividades humanas, en tanto que motor que garantizaba la existencia del propio siglo XIX, afectó de manera irreversible al arte y a la arquitectura en todas sus manifestaciones.

Lo que llama la atención de *El ferrocarril* de Manet es que un esbozo como cuadro y un asunto que no se veía no supusieron motivos de rechazo para el jurado de selección del Salón. Incluso se podrían enumerar otros detalles que también atentaban contra las normas de la armonía y el buen hacer de la pintura: la presencia de una niña que, además de ofrecer su despejada nuca al público, poseía un brazo izquierdo tan largo que parecía hijo legítimo de las licencias propias de Ingres; o los botones del abrigo de Victorine Meurent: los tres descaradamente desiguales e imperfectos en su redondez; o el racimo de uvas olvidado en un rincón cubriéndose de polvo. Los humoristas gráficos movieron la reja y transformaron indistintamente ese punto de la calle de Roma en un cómodo interior doméstico bur-

⁵⁶ Además de las caricaturas ya citadas, Cham publicó otra en *Le Monde illustré* (6 juin 1874) con la siguiente llamada de atención: «En prison pour avoir manqué au respect qu'on doit au public. C'est justice». Bertall (*L'Illustration*, 23 mai 1874) aludía en el comentario que acompañaba su viñeta cómica al amigo de Manet que había comprado el lienzo: «*Le chemin de fer*, par M. Manet. Ou le départ de M. Faure pour l'Angleterre, ce qui explique l'air navré des personnages. —Ce n'est pas gai non plus pour M. Manet». Y el dardo gráfico del caricaturista Stop (*Le journal amusant*, 13 juin 1874) rezaba así: «*Le chemin de fer*. —Deux folles attentes de monomanétie incurable, regardent passer les wagons à travers les barreaux de leur cabanon», reprod. en cat. *Manet, Monet et la gare Saint-Lazare*, cit., pp. 51-53.

gués y en una celda de psiquiátrico, porque muy sospechoso resultaba ir a leer al pie de una ruidosa estación de tren mientras un cachorro felizmente duerme en el regazo del lector.

El ferrocarril presentaba una escena de interior en un exterior moderno: el momento de la pausa en la lectura, la dormitación del perriño, las uvas olvidadas y la distracción de la niña que pretende reconocer formas que se hacen y se deshacen en esas nubes de humo de carbón. Pero también podía ser simple y terriblemente una escena de interior: de manicomio, como lo había sido para los caricaturistas; o un apartamento burgués, según el jurado, porque ahí se actualizaba el tema del bodegón y se apelaba a los cinco sentidos. Los elementos que en el cuadro reúne Manet permiten reconstruir una naturaleza muerta ahora insertada en los escenarios de la vida moderna por excelencia y que por entonces se estaban codificando: la vivienda y la estación de tren. El pelaje del perro y el tacto; el ruido de las locomotoras, que se oyen pero no se ven, apela al oído; el carbón quemado, el olfato; las páginas del libro abierto solicitan la vista y las uvas, el gusto. De manera que el cuadro pudo haber entrado en el Salón por encerrar astutamente un género oficialmente aceptado como eran los bodegones. Como ya había intentado anteriormente con *El almuerzo campestre* u *Olimpia*, Manet se dedicaba a la actualización de los temas consensuados de la pintura en su particular intento por buscar el reconocimiento oficial o burlarse de dicha oficiosidad. En sus cuadros los temas eran los mismos, tan sólo cambiaba lo que Baudelaire como Théophile Gautier, e incluso Charles Blanc, exigieron que cambiase: la moda, los trajes, los sombreros, los estampados, los peinados y las joyas.

El ferrocarril equivalía a una vanitas moderna; y qué mayor y más revolucionario concepto que del tiempo había introducido el ferrocarril en la vida cotidiana del siglo XIX: horarios exactos de partidas y llegadas. La puntualidad, la exactitud y la precisión son conceptos que nacieron y corrieron parejos al tren hasta convertirse en su imagen misma. Cabe reparar llegados a este punto en la sorprendente se-

mejanza que hay entre los frentes de las calderas de las locomotoras y las esferas de los relojes: la precipitación del tiempo, en el primero; y el tiempo materializado, en el segundo. Tiempo y precipitación fue precisamente lo que vio el curioso, expectante y aterrado público de la película de los hermanos Lumière sobre la llegada del tren a la estación de La Ciotat⁵⁷, en el verano de 1897. Si los trenes habían sido la luz y la energía que abrían nuevos caminos en el planeta durante la primera mitad de la centuria, en el cambio de siglo, y de la mano de dos hermanos en sí luminosos, las cámaras cinematográficas tomaron el relevo a las fotográficas y llevaron a las pantallas los procesos de disolución matérica que desde otros ámbitos artísticos ya se habían anunciado e iniciado. La representación metafórica del tiempo encarnado en el ferrocarril también la sintetizó Fix-Masseau en su cartel para la Compagnie État en 1928; en él la palabra «Exactitude» surgía del vapor expulsado por la locomotora mientras que atrás quedaba la estación reducida a otro reloj. Los trenes enseñaron a los viajeros la importancia del minuto, y para usar este nuevo medio de transporte debieron familiarizarse con los horarios y aprender qué era eso de la puntualidad⁵⁸. El viaje que Julio Verne ideó en 1873 para Philéas Fogg –caballero inglés, imperturbable y escrupulosamente puntual– supuso la demostración de que en el mundo moderno hasta la apuesta más rocambolesca podía ganarse si existía una minuciosa planificación previa y se tenía total confianza en el cumplimiento de los horarios de los trenes y los barcos. La niebla camuflada en el apellido de este aventurero remitía directamente a aquella niebla inglesa y al vapor expulsado por la locomotora del cuadro de William Turner, y era la

⁵⁷ Siempre con el tema de las llegadas de trenes, los hermanos Lumière habían rodado otras películas antes de esta de La Ciotat. De 1896 son las tituladas *Panorama de l'arrivée en gare de Perrache pris du train Cologne*, *Arrivée de l'express, Lyon*, *Arrivée d'un train à Perrache*, *Turquie d'Asie-Jaffa-Palestine*, *Arrivée d'un train, La Roche-sur-Yon*, *Train présidentiel*, *Villefranche-sur-Saône*, *Arrivée d'un train en gare*.

⁵⁸ Esta idea de la identificación de los trenes con el tiempo ha perdurado a lo largo de la historia de los viajeros y los ferrocarriles. Dos ejemplos que así lo atestiguan son la imagen publicitaria de los ferrocarriles suizos (2002) y la fotografía de Chema Madoz (2001). En la primera la pulsera del reloj se ha convertido en reluciente alfombra mecánica por donde se deslizará el tren; en la segunda, la esfera del reloj se ha insertado en mitad del raíl de un tren de miniatura.

prueba de que si el tren estaba en marcha, los relojes y los viajeros también.

Henry Vincenot apuntó en sus memorias de ferroviario que «no hay civilización sin ferrocarril, y no hay ferrocarril sin reloj... Lo que se le exigía a esta preciosa máquina era que fuera completamente exacta»⁵⁹. A la par, el ferrocarril y el reloj se erigieron en los instrumentos mecánicos más eficaces con los que organizar el nuevo mundo pues en ambos se encarnaban la economía y la precisión⁶⁰. Los trenes continuaron confeccionado largos collares de ciudades y pueblos ensartados en un hilo de hierro⁶¹ y hacían corresponder, atendiendo a las tablas de horarios, ciudades con horas⁶². La prueba de la eficacia y la confianza en la técnica es el mapa –mitad diagrama, mitad mecanismo de relojería– que un siglo después de los salmos sansimonianos, la Compañía PLM insertó en el álbum fotográfico que a comienzos de la década de 1930 publicó con el título de *Cents Beaux Aspects du Réseau PLM*.

4. Fumar, viajar, pintar.

Ni el libro se lee ni los trenes se dejan ver. Manet revolucionó la manera de ver pictóricamente el mundo y a partir de él fundamentalmente la crítica y los historiadores afrontaron la cuestión de la pintura moderna como un problema de visión. El comentario que Zola escribió en su Salón de 1874 sobre el cuadro *El ferrocarril* de su amigo

⁵⁹ Henry Vincenot. *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX^e. siècle*, París, Librairie Hachette, 1981, p. 66: «Il n'y a pas de civilisation sans le chemin de fer, et il n'y a pas de chemin de fer sans montre... on demandait à cette précieuse machine d'être absolument exacte».

⁶⁰ cit. en Henry Vincenot. *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX^e. siècle*, cit., p. 68.

⁶¹ Imagen ésta que fue reinterpretada por Ozenfant para la portada del número 1 de su «revista de guerra»: *L'Élan* (París, 15 avril 1915), y que acompañó con el siguiente comentario: «Le front et le collier de la victoire». Ahí, donde un mapa es el rostro de una mujer, las cuentas de este particular collar funcionan como la línea discontinua de la frontera militar de Francia al norte de su territorio.

⁶² Cit en «Les lettres et le rail», *Nord-Magazine*, num. 36 décembre 1930, p. 39.

Manet resulta bastante elocuente respecto a algunas de las cuestiones que sobre trenes y su influencia en el comportamiento humano, no ya sólo en lo específicamente artístico, venían sospechándose desde algunos años antes:

«He visto las obras de Édouard Manet. Este año ha enviado una mujer sentada con su hija delante de la verja de una estación, la cual mira pasar los trenes a toda velocidad. La gama azul y blanca es preciosa. Confieso ser un gran admirador de Édouard Manet, uno de los raros pintores originales de los que nuestra escuela puede glorificarse. La tela pertenece a la admirable colección del cantante Faure. Esto no impide a la gente divertirse tranquilamente; y tiene razón. En medio de las telas vecinas, la obra de Édouard Manet parece una mancha singular para que los ojos ignorantes, mimados por todos los cumplidos de nuestro arte, vean solamente el asunto de manera cómica. Si se colgara un Goya en el Salón, se troncharían de risa. He ido a fumar un cigarro a la gran nave que ha sido transformada en jardín. Tenía los ojos tan agotados que no he visto la escultura. Me ha parecido ver simplemente un magnífico busto de Alejandro Dumas hijo, realizado por Carpeaux. Los vestidos se desplegaban por todas partes alrededor de mí. Me hubiera podido creer en alguna recepción principesca, en un pabellón gigante. Me he acostado a las nueve, con una migraña espantosa»⁶³.

⁶³ Émile Zola. «Lettres de Paris. Le Salon de 1874» (*Le Sémaphore de Marseille*, 3 et 4 mai 1874), en *Écrits sur l'art*, cit., p. 272: «J'ai gardé Édouard Manet. Il a envoyé cette année une jeune femme assise avec sa fille devant la grille d'un chemin de fer et regardant passer les trains à toute vapeur. La gamme, bleue et blanche, est charmante. J'avoue être un grand admirateur d'Édouard Manet, un des rares peintes originaux dont notre école puisse se glorifier. La toile appartient à l'admirable collection du chanteur Faure. Cela n'empêche pas la foule de s'égayer doucement. Elle a raison. Au milieu des toiles voisines, l'œuvre d'Édouard Manet fait une tache assez singulière pour que des yeux ignorants, gâtés par toutes les gentilleses de notre art, voient purement la chose en comique. Si l'on accrochait un Goya au Salon, on se tordrait. Je suis allé fumer un cigare dans la grande nef transformée en jardin. Mais j'avais les yeux si malades, que je n'ai pas vu la sculpture. Il m'a semblé simplement apercevoir un magnifique buste d'Alexandre Dumas fils, par Carpeaux. Et les toilettes s'étaient plus largement autour de moi. On aurait pu se croire à quelque réception princière, dans une serre gigantesque. Je me suis couché à neuf heures, avec une migraine épouvantable».

Lo primero que llama la atención de este comentario entrecortado, causado por las incipientes muestras de migrañas que padecerá el escritor al final de la jornada, es la risa que provocó en el público el cuadro de Manet, que lo tomó como una gran mancha cromática donde la técnica se imponía sobre el tema del lienzo. Fue precisamente en la intensidad y en el número de carcajadas que desató *El ferrocarril* donde Zola comprobó la modernidad del cuadro tanto por la técnica como por el asunto; y como el cuadro era moderno y novedoso, la visita al Salón despertó en Zola síntomas de enfermedad. La capacidad disolutoria de su admirado Manet la constató en ese aire que subía desde las vías e hinchaba la falda de la niña. La maestría de su amigo la encontró en el hecho de haber pintado humo y ocultado la fábrica. El artista, el escritor, el crítico y el viajero asumieron la tarea de la producción al fumar, para pintar, para escribir, para viajar o para imaginar y recrear los viajes.

Muchos años antes que Zola, Honoré de Balzac lo había pronosticado desde las páginas de su *Traité des excitants modernes* (1839), un pequeño catecismo sobre las drogas modernas: azúcar, café, chocolate, tabaco, aguardiente y te. El tabaco, que hasta ese momento se



9. Valade. *Fumador*, 1850c.

consumía fundamentalmente aspirado por la nariz o mascado, entonces se ponía de moda picado para ser liado en cigarrillos y fumarlo. En 1839, en el mismo año de la presentación del prototipo de la primera locomotora y el daguerrotipo en la Academia de las Ciencias y de las Bellas Artes de Francia, Balzac se reía de esos modernos que, por querer serlo hasta el paroxismo, parecían imitar incluso a las máquinas de vapor, pues tanto fumar como viajar eran dos ejemplos humeantes de indiscutible modernidad. Como todos querían ser modernos y armonizar con su tiempo, en Francia fueron fundamentalmente los parisinos lo que destacaron por convertirse en los perfectos *modimanes* que, en palabras de Balzac, eran aquellos hombres que exigían y necesitaban aprender las ciencias de la nueva vida elegante para estar a la moda. Como no podía ser menos, esta moda enfermiza de lo moderno también afectó al fumador que, en pipa o en cigarro, se convertía en un tabacómano⁶⁴.

Como el viaje en una montaña rusa, se advertía que al principio el consumo del tabaco causaba vértigos sensibles, pero que progresivamente se convertía en una fuente irreparable de placer por las gratas y nuevas experiencias sensoriales que despertaba. Con el tiempo llegó a convertirse en una droga habitual entre escritores, dandys e integrantes del espectro artístico de la segunda mitad del siglo XIX, todos ellos asiduos visitantes a los fumaderos de opio donde las bocanadas de humo tenían tanta poesía que sugerir y dictar como las que lanzaban las locomotoras, pues en su expulsión y disolución creaban y pintaban paisajes nuevos. En los fumaderos y en las estaciones con locomotoras rabiosas escupiendo vapor empezó la moderna genealogía del gusto por el ornamento. En los recovecos de las espirales volátiles de humo encontraron cobijo los trenes a finales del siglo XIX. Balzac narraba así esta nueva experiencia de tabaco:

⁶⁴ Honoré de Balzac. «Nouvelle théorie du déjeuner» (*La Mode*, 29 mai 1830), *Les parisiens comme ils sont, 1830-1846*, Ginebra, La Palatine, 1947, p. 47: «Quant au cigare?... Nous sommes forcés d'avouer que beaucoup de modimanes fument... La pipe est devenue comme un délire: il est impossible de faire trois pas à Paris sans aspirer le nuage empesté de quelque insolent tabacôlâtre».

«Fumar un cigarro es fumar fuego... El *houka*, como el *narguilé*, es un aparato muy elegante, se presenta a la vista con formas inquietantes y extrañas que conceden una especie de superioridad aristocrática a aquel que las utiliza ante los ojos de un burgués sorprendido... Vuestra respiración extrae el humo, que ha de atravesar el agua para llegar hasta vosotros por el horror que causa el vacío en la naturaleza... Estáis acostados sobre un diván, estáis ocupados en hacer nada, pensáis sin cansancio, os sentís ebrios sin haber bebido, sin molestias, sin los mareos pegajosos del vino de Champaña, sin las fatigas nerviosas del café. Vuestro cerebro adquiere facultades nuevas, no sentís la ósea y pesada bóveda craneal, queréis volar libremente en el mundo de fantasía, agarráis vuestros ligeros y volátiles delirios, como un niño con un cazamariposas que corriera por una magnífica pradera tras libélulas, y al verlos bajo una forma ideal os disponéis a realizarlos. Las más bellas esperanzas pasan y vuelven a pasar no ya como ilusiones, sino que han tomado un cuerpo, y saltan de alegría tanto como Taglioni, ¡con qué gracia! ¡Lo sabéis, fumadores! Este espectáculo embellece la naturaleza, todas las irregularidades de la naturaleza desaparecen, la vida es ligera, la inteligencia es limpia, la gris atmósfera del pensamiento se hace azul; pero, extraño efecto, el telón de esta ópera cae tan pronto como se apaga el houka, el cigarro o la pipa. Este exceso de alegría, ¿a qué precio lo habéis conquistado?...»⁶⁵.

⁶⁵ Honoré de Balzac. *Traité des excitans modernes*, en Jean-Anthelme Brillat-Savarin. *Physiologie du goût, ou Méditations de gastronomie transcendente*, précédé d'une notice sur l'auteur par M. Le Baron Richerand. Paris, Charpentier, Librairie-Éditeur, 1839, pp. 469-470: «Fumeur un cigare, c'est fumer du feu. ... Le houka, comme la narguilé est un appareil très élégant, il offre aux yeux des formes inquiétantes et bizarres qui donnent une sorte de supériorité aristocratique à celui qui s'en serve aux yeux d'un bourgeois étonné... votre respiration tire la fumée, contrainte à traverser l'eau pour venir à vous par l'horreur que le vide cause à la nature... vous êtes couché sur un divan, vous êtes occupez sans rien faire, vous pensez sans fatigue, vous vous grisez sans boire, sans dégoût, sans les retours sirupeux du vin de Champagne, sans les fatigues nerveuses du café. Votre cerveau acquiert des facultés nouvelles, vous ne sentez plus la calotte osseuse et pesante de votre crâne, vous volez à plein ailes dans le monde de la fantaisie, vous attrapez votre papillonnans délires, comme un enfant armé d'un gaze qui courrait dans une prairie divine après des libellules, et vous les voyez sous leur forme idéale, ce qui vous dispose à la réalisation. Les plus belles espérances passent et repassent non plus en illusions, elles ont pris un corps,

Curiosamente, para hablar de ferrocarriles y de sansimismo, Walter Benjamin, en su obra de los pasajes, también acudió al tabaco para ocuparse del humo y evitar así nombrar a las locomotoras. Benjamin no bajó a los andenes de las estaciones de trenes, esos lugares de la acumulación de humo y vapor, sino que optó por la experiencia humana. Él mismo había comprobado que las palabras de Balzac sobre la capacidad de ensoñación de la ingesta del tabaco —en su caso el hachis— y del desarrollo del humo en el aire eran ciertas: se alcanzaban niveles de creación artística y se embriagaban completamente los sentidos. De la *Histoire des cafés de Paris extraite des mémoires d'un viveur* seleccionó el siguiente párrafo:

«Desde hace algunos años, una revolución se ha llevado a cabo en los cafés de París. El cigarro y la pipa lo asfixian todo. Antaño tan sólo se fumaba en algunos establecimientos especiales llamados *cafetines*, y eran frecuentados por gente de clase baja. Hoy se fuma casi en todas partes... Hay una cosa que no podemos perdonar a los príncipes de la casa de Orleans, y es el hecho de haber aumentado prodigiosamente la moda del tabaco, esta planta maloliente, nauseabunda, que envenena al mismo tiempo el cuerpo y la inteligencia. Todos los hijos de Luis-Felipe fuman como suizos, nadie como ellos ha incitado al consumo de tan sucio producto. Esto ha engordado el tesoro público, sin duda, pero a costa de la salud pública y de la inteligencia humana»⁶⁶.

et bondissent comme autant de Taglioni, avec quelle grâce! Vous le savez, fumeurs! Ce spectacle embellit la nature, toutes les difficultés de la nature disparaissent, la vie est légère, l'intelligence est claire, la grise atmosphère de la pensée devient bleue; mais, effet bizarre, la toile de cet opéra tombe quand s'éteint le houka, le cigare ou la pipe. Cette excessive jouissance, à quel prix l'avez-vous conquise?...».

⁶⁶ Walter Benjamin. *Paris capitale du XIX^e. siècle*, cit., p. 589: «Depuis quelques années, une révolution complète s'est opérée dans les cafés de Paris. Le cigare et la pipe ont tout envahi. Autrefois on ne fumait que dans certains établissements spéciaux, appelés *estaminets*, et fréquentés seulement par des gens de bas étage; aujourd'hui on fume presque partout... Il y a une chose que nous ne pouvons pardonner aux princes de la maison d'Orléans, c'est d'avoir si prodigieusement augmenté la vogue du tabac, cette plante puante, nauséabonde, qui empoisonne en même temps le corps et l'intelligence; tous les fils de Louis-Philippe fumaient comme des Suisses, personne autant qu'eux n'a poussé à la consommation de ce sale produit. Cela

Para Balzac, el humo del tabaco, como el de las locomotoras, recreaba e incluso superaba en belleza el ornamento de la naturaleza. Algunos años más tarde de estas recomendaciones y avisos de Balzac sobre el humo, y por ahondar en el exótico origen oriental de la arabesquización caprichosa del humo, proliferaron las publicaciones y estudios dedicados al mundo japonés. Este fenómeno y moda del orientalismo fue una de las vías de inoculación del amarillismo que la crítica empezaba a observar en ciertas manifestaciones artísticas y en los nuevos gustos ornamentales, gastronómicos, decorativos y de vestimenta.

En este sentido, a la monografía Louis Gonse (1883), los trabajos de Edmond de Goncourt sobre el arte japonés de los siglos XVII (1893) y XVIII (1881-1882), con sus estudios sobre Utamaro y Hokusai, y las descripciones de Théodore Duret de Oriente (1874), se sumó la refinada revista *Le Japon artistique. Documents d'art et d'industrie* (1888-1890), fundada por el coleccionista y vendedor de productos artísticos orientales Samuel Bing. En su primer número *Le Japon artistique* hacía explícito mediante un dibujo de Hokusai la capacidad del humo para actuar como materia artística⁶⁷. Ese dibujo representaba a un monje fumando, y el humo que expulsaba componía palabras en el aire. Desde la propia dirección de la revista deseaban que eso mismo ocurriera a los pintores y poetas contemporáneos: que sus obras conservaran idéntica intensidad de sugestión poética como el humo del que habían surgido. Por imitación, proponían que las obras de arte fueran el producto poético de la combustión del artista, de la interiorización y expulsión de excitantes sensoriales. Por otro lado, *Le Japon artistique*, ya con su subtítulo –Documentos de arte e industria–, dejaba claro cuál era su tarea como revista ilustrada y, en definitiva, de moda: difundir, a modo de cartilla y catálogo, las formas

grossissait le trésor public, sans doute; mais c'est aux dépens de la salubrité publique et de l'intelligence humaine».

⁶⁷ *Le Japon artistique. Documents d'art et d'industrie*, réunis para Samuel Bing, num. 1, vol. 1er., 1888, p. 10.

y las soluciones ornamentales adecuadas a las casas modernas, a los vestidos y a las telas estampadas.

Ésas eran las recomendaciones de esta revista, las cuales resultaban completamente opuestas a las que desde el ámbito de la higiene y la medicina recomendaban los expertos. El humo deseado por Samuel Bing era a todas luces incompatible con la cruzada contra el tabaco, los ferrocarriles y el arte nuevo se llevó a cabo a lo largo del siglo XIX, porque los tres fenómenos eran causas constatadas de males físicos y psicológicos que repercutían directamente en la práctica de las bellas artes y la poesía. Este fue el caso del tratado *Physiologie du Tabac*, de 1842, escrito por G. Montain. En el capítulo dedicado a la influencia del tabaco sobre el cerebro y las facultades de la inteligencia, señaló:

«En general, los fumadores pierden la atención; se podría decir que una nube se interpone entre sus sentidos y los objetos de la realidad exterior, mientras que la acción narcótica de la nicotina suspende en gran parte la sensibilidad. En su asombrosa preocupación no les impresiona en demasía lo que les rodea [Me refiero en particular a ese estado en el que se encuentran mientras fuman]. Habría que destacar que varios, no digo todos, son poco sensibles a los encantos del espíritu, a las bellezas de la naturaleza, a las obras maestras del arte, etc. De la falta de atención se derivan necesariamente la esterilidad de otras funciones... La poesía, esa facultad creadora del alma y del espíritu, también se ha oscurecido por el abuso de esta costumbre, del mismo modo que la de armonizar las formas y los colores. El poeta y el pintor que se abandonan con exceso al placer de fumar o de aspirar el tabaco, no tardan en sentir sus perniciosos efectos... como si los fatales vapores hubiesen asfixiado su genio creador. Otros, aunque son más raros pero aún así hay ejemplos, caen en un estado de monomanía extraña, de demencia incluso, y olvidan sus pinceles y su gloria»⁶⁸.

Que el tabaco era perjudicial para la salud mental y física del hombre ya lo advertían todos los estudios médicos y fisiológicos publicados desde el mismo momento en que empezó a popularizarse su consumo. Por lo que realmente resultaba perjudicial este nuevo hábito era porque evidenciaba sin remilgos que, al expulsar el humo, el hombre actuaba como una locomotora en pleno trabajo; equiparación que resultaba tan cómica como demoníaca: el hombre ardía, producía y posibilitaba el movimiento del mismo modo como lo hacían las calderas de las locomotoras o las de las fábricas. La moda de fumar liado trajo consigo la imagen del hombre chimenea; y del mismo modo que el humo de las locomotoras encarnaba y daba cobijo a todo un universo de nuevas realidades y ensoñaciones, así también ese hombre fumador disponía de la barita mágica con la que crear y borrar el mundo a su antojo.

A la lista de excitantes elaborada y analizada por Balzac, cabría añadir un sexto: los ferrocarriles, por su capacidad para despertar todo tipo de sugerencias sensoriales y fomentar estados de ensoñación en el viajero, a la manera del tabaco sobre el fumador. Pocos años más tarde de la aparición del *Traité des excitants modernes*, el periódico humorístico *Le Charivari* publicó, en el año 1846, numerosos artículos de temática ferroviaria: sobre las compañías, sus impulsores y accionistas, sobre los viajeros y los vagones. Esta repercusión de los

⁶⁸ G. Montain. *Physiologie du tabac*, tome 35, 1842, 2^e ed., en I. de Mazabraud de Solignac. *Physiologies*, éditées par Charpentier, Martinon, Raymond-Bocquet et divers, Paris, s.n., 1841-1844, pp, 62, 70-72: «En général, les fumeurs manquent d'attention; on dirait qu'un nuage est interposée entre leurs sens et les objets extérieurs, tandis que l'action narcotique de la nicotine suspend en grand partie la sensibilité. Dans leur stupéfiante préoccupation, ils son faiblement impressionnés par ce qui les entoure [Je parle spécialement de cet état qui existe pendant l'action de fumer]; remarquer que plusieurs, je ne dis pas tous, sont peu sensibles aux charmes de l'esprit, aux beautés de la nature, aux chefs d'œuvres d'art, etc. De la absence de l'attention découle nécessairement la stérilité des autres fonctions... La poésie, cette faculté créative de l'âme et de l'esprit, est aussi obscurcie par l'abus de cette habitude, ainsi que celle d'harmoniser les formes et les couleurs. Le poète et le peintre qui s'abandonnent avec excès au plaisir de fumer ou de priser, ne tardent pas à en ressentir les pernicioeux effets... comme si les fatales vapeurs avaient asphyxié leur génie créateur. D'autres, ce qui est plus rare, mais non pas sans exemple, tombent dans un état de monomanie bizarre, même de démence, et oublient leurs pinceaux comme leurs gloire».

trenes en la prensa era un síntoma más de esa modernolatría industrial encauzada a través de los trenes. Lo que llama la atención de esa serie de artículos es que nadie cuestionaba la identificación establecida entre tabaco y trenes, y se daba por hecho que lo que se aplicaba a unos resultaba igualmente válido para los otros. En el más curioso, por increíble, de los artículos, *Le Charivari* se hacía eco de las quejas lanzadas por los viajeros no fumadores que cada día se mezclaban y tenían que compartir el espacio y el aire con los fumadores. «Le wagon des fumeurs»⁶⁹, como así se titulaba el artículo, describía un panorama en el que los viajeros se transformaban en paquetes humeantes, equiparados definitivamente con mercancía; y los fumadores eran vistos como locomotoras, por fabricar y expulsar constantemente humo. Una vez más el humor acudía para anestesiar con risas la crueldad con la que los trenes podían llegar a tratar a los viajeros. En el artículo se proponía a las compañías que contuvieran a los fumadores en un vagón de cola, el cual estaría preparado con materiales especiales para evitar posibles incendios y asfixias, y les instaban a colocar una chimenea al exterior. La imagen que resultaba de esta cómica propuesta, un tren tirado por dos locomotoras, se ofrecía como el mayor ejemplo de archimodernolatría:

«La compañía de ferrocarriles de Norte, tras tener noticia de los inconvenientes del transporte diario de los fumadores mezclados con los no fumadores, acaba de tomar una decisión que debemos alabar: hacer construir vagones especiales exclusivamente destinados a los viajeros afectados de tabacomanía. Los vagones-fumadero se construirán atendiendo a su uso. Se tomarán las precauciones más minuciosas para evitar tanto incendios como asfixias. En tan sólo unos días este nuevo modelo de vagón comenzará a circular en la vía del Norte. Por lo tanto prevenimos a los habitantes de las comarcas que esta línea atraviesa, para cuando vean a lo lejos un vagón con un largo tubo expulsando incesantemente un denso humo, que no piensen que el tren fuera tirado por dos máquinas de vapor, cosa que es contraria al reglamento»⁷⁰.

⁶⁹ *Le Charivari*, dimanche 20 septembre 1846, 15^e. année, num. 263.

Esta rápida identificación entre fumadores y locomotoras se hizo extensible a los artistas y escritores. Durante la segunda mitad del siglo XIX se multiplicaron las imágenes de los artistas fumando, con cigarrillos y pipas en la mano. Esta imagen se impuso como la nueva iconografía del artista, el arquitecto y el ingeniero en tanto que cons-



10. Albert Robida. *El vagón de los fumadores*, en *La vie en Chemin de fer*, de Pierre Giffard, 1885.

⁷⁰ «Le wagon des fumeurs», *Le Charivari*, dimanche 20 septembre 1846, 15^e. anné, num. 263, p.: «Le chemin de fer du Nord, frappé des inconvénients du transport journalier des fumeurs mélangés avec des non-fumeurs, vient de prendre une détermination dont nous ne saurions trop le louer: c'est de faire construire des wagons spéciaux uniquement destinées aux voyageurs affectés de la tabacomanie. Les wagons-tabagie seront d'une construction parfaitement approprié à leur usage. On prendra les précautions les plus minutieuses pour éviter l'incendie, de même que l'asphyxie. C'est dans quelques jours que ce wagon nouveau modèle va commencer à rouler sur le chemin du Nord; nous en prévenons les habitants des pays que cette ligne traverse, parce qu'en voyant de loin cette voiture ornée d'un long tuyau par lequel s'échappera sans cesse une épaisse fumée, ils pourraient s'imaginer que le convoi est remorqué par deux machines à vapeur. Ce qui est contraire aux régléments».

tructores, productores y gramáticos del lenguaje del arte nuevo. Dar humo por cuerpos y cuerpos por locomotoras fue una de las consecuencias de este amplio fenómeno de equiparaciones y sincretismo entre el hombre y la máquina hasta bien entrado el siglo XX. El hombre venció a la naturaleza en el momento que logró que una máquina de vapor campara por sus dominios y la recreara. Artistas fumando, artistas deportistas, arquitectos edificando casas útiles hasta el paroxismo y poetas creyéndose apóstoles de una nueva religión fueron algunas de las muestras de esta victoria sobrehumana sobre la máquina y la historia que se repitieron a lo largo de cien años, desde que la técnica puso los trenes al servicio de la humanidad y los teóricos del progreso vieron en ellos la promesa de universalidad.

Ya el artículo de *Le Charivari* sobre el vagón de los fumadores había apuntado que el consumo de tabaco era una señal que identificaba a los viajeros y, por lo tanto, al hombre que se pretendía de su tiempo. Jules Janin, en 1847, terminó de dar con la fórmula idónea del viajero moderno al enumerar el equipaje imprescindible para todo aquel que se iniciaba en los trenes de placer de París al mar: un cigarro y un periódico⁷¹. Así, cuando hubiera acabado de leer el periódico y fumado el cigarrillo, el viajero sabría que tanto sus penas como sus placeres estaban a punto de terminar. Porque entonces el placer todavía residía en el hecho viajar, dejarse llevar pasivamente a lo largo del trayecto, mirar a través de la ventana un espectáculo que cambiaba continuamente y estar siempre expectante ante la posibilidad de que ocurriera lo inesperado dentro del compartimento. De manera que la atención del viajero encontraba ahora numerosos puntos en los que reparar y con los que entretenerse: leer, los compañeros de viaje, el paisaje, la sucesión de carteles, estaciones y ciudades, etc. Para las informaciones objetivas ya estaban las guías, llenas de imágenes, anotaciones, nombres, horarios y descripciones; para las ensoñaciones, las novelas, que multiplicaban de este modo su capacidad de recrear lugares, personajes y acciones: «Leer durante el viaje se hizo algo casi

⁷¹ Jules Janin. *Voyage de Paris à la mer. Description des villes, bourgs, villages et sites sur le parcours du chemin de fer et des bords de la Seine*, cit., p.6.

obligatorio. La disolución de la realidad y su resurrección como panorama además se convirtieron en los agentes que posibilitaron la total emancipación del paisaje atravesado. La mirada del viajero pudo entonces descansar en un imaginario paisaje sustituto, que fue su libro»⁷².

En este sentido, la poesía, ayudada por el tabaco, forjó la idea de que viajar era meterse en cunas humeantes que prometían agradables sueños, pues era en esas nubes de humo donde los sueños se dibujaban y podían hacerse realidad. Esa fue la promesa que las compañías ferroviarias publicitaron a través de anuncios y carteles; y por eso, desde los primeros tiempos y hasta bien entrado el siglo XX, se creía que la garantía de felicidad dormía en los trenes y se despertaba tan pronto como las locomotoras se ponían en marcha y expulsaban humo. Así quedó plasmado en las ilustraciones de Penagos para Plata Meneses⁷³ —la vajilla de los vagones-restaurantes de la Compañía de los Wagon-Lits españoles—, en 1927; y en el cartel que, en 1935, Roland Hugon hizo para la Compagnie PLM: «El país de vuestro sueño se encuentra al final de la noche», donde ese paraíso se materializaba en la cola de humo que la huidiza locomotora expulsaba.

A mayor número de innovaciones técnicas, más enfermaba el planeta. El mundo se plagó de enfermedades, manías y patologías también derivadas del uso del ferrocarril y de su repercusión en los objetos artísticos. De este modo aparecieron nuevos términos específicos con que poder nombrarlas: *daguerréotypomanie* (1839), *tabacomanie* (1846), *manetomanie* (1874), como también hubo una *japomanie* y el consecuente *jaunsisement* (1878). En una fecha tan temprana como 1830, Honoré de Balzac apuntó que, desde hacía unos años, comprobaba que todo se estaba renovando, y esa renovación no afectaba

⁷² Wolfgang Schivelbush. *The railway journey. The industrialization of time and space in the XIXth century*, Berkeley, Los Angeles, The University of California Press, 1986 [1977], p. 64: «Reading while travelling became almost obligatory. The dissolution of reality and its resurrection as panorama thus became agents for the total emancipation from the traversed landscape: the traveler's gaze could then move into an imaginery surrogate landscape, that of his book».

⁷³ Anuncio publicado en la revista *Cosmópolis*, año 1, núm. 2, enero 1927.

sólo al aspecto de las personas, sino también a su comportamiento y costumbres: como si se estuvieran dotando de la nueva piel exigida por la adquisición de nuevos hábitos de vida: «Desde hace algunos años, todo se renueva: doctrinas, literatura, política y, si escuchan a los *sansimoníacos*, os dirán que la religión también»⁷⁴. La continua renovación por la fugaz caducidad de las modas, los gustos y las corrientes de pensamiento fue la tónica general de una época que reconoció en la velocidad la conquista humana por excelencia del momento.

Balzac se hizo eco de esas voces que acusaban a los sansimonianos —o sansimoníacos, por su grado de locura— de haber inoculado la religión del ferrocarril en la nueva sociedad que había surgido con el siglo. Aquellos ardorosos defensores del progreso industrial, fraternal y universal, acabaron convirtiéndose para muchos en víctimas enfermizas y obsesivas de sus propias teorías. De manera que esa sociedad de hombres productores nació enferma y enferma vivió rodeada de las múltiples patologías que afloraban en los más diversos ámbitos de la vida cotidiana⁷⁵. Pero como en el virus mismo se encuentra la vacuna, la medicina del hierro y la religión del ferrocarril se impusieron como promesa de felicidad consustancial al progreso,

⁷⁴ Honoré de Balzac. «Nouvelle théorie du déjeuner» (*La Mode*, 29 mai 1830), *Les parisiens comme ils sont, 1830-1846*, cit., p. 43: «Depuis quelques années, tout se renouvelle: doctrines, littérature, politique, et, si vous écoutez les *saints-simoniaques*, ils vous diront: “La religion aussi!”».

⁷⁵ Que las más importantes innovaciones técnicas e industriales del siglo XIX estuvieran llamadas a debilitarse técnicamente es una de las conclusiones a las que llegó Walter Benjamín al ocuparse de la fotografía. Para él, ésta nació técnicamente ya en el punto más alto de su perfección y fueron sus primeros diez años de vida los que aportaron el máximo esplendor y los mejores ejemplos de este nuevo arte, decenio que precedió precisamente a su industrialización. Véase Walter Benjamín. «Pequeña historia de la fotografía (1931)», en *Discursos interrumpidos I*, Madrid, Taurus Ediciones, 1982, p. 63. Con la locomotora a vapor debió ocurrir algo prácticamente igual, según se deduce de las palabras de Francis Caron. Para éste, en tan sólo una década —hacia los años 1860— el tren ofreció lo mejor de sí; luego empezó a banalizarse su imagen, a hacerse cómica y publicitaria con el objetivo de domesticarse pacíficamente como nuevo medio de transporte, llegando incluso a subvertir la idea primigenia de espacios para el transporte y critica el hecho de que se optara por la noción y la promesa del viaje más que por las máquinas de vapor que los hacían posibles. Véase Francis Caron. *Histoire des Chemins de fer en France, 1740-1883*, Tome premier, cit., p. 623.

y todas estas manías se convirtieron en los signos externos del culto a dicho progreso.

Poco tiempo llevaban sobre la mesa las primeras normativas ferroviarias de circulación y ya empezaban a acumularse numerosas anécdotas sobre la identificación de los fumadores con las locomotoras. Comenzaba Balzac su artículo *Physiologie du cigare* (1831) con la definición que de fumar le dio su amigo Latour-Mézery: «Fumar, es viajar desde el sillón»⁷⁶. De manera que en el sillón se viajaba, ya fuera con un cigarro entre las manos, con un álbum de fotografías, o sosteniendo ambas cosas al mismo tiempo. Esta fue también la lección que, en el último cuarto del siglo, enseñaba el relato de A. de Bragelonne: *Train de plaisir dans les cinq parties du monde. Voyage pittoresque et fantastique*. El viaje comenzaba cuando un hombre, sentado en el despacho de su casa, intentaba leer *Las mil y una noches* y se le apareció un Genio maravilloso:

«Tengo talismanes para adormecer los sufrimientos más dolorosos. Tengo secretos para captar y fijar la imagen que refleja un espejo. Soy yo quien desata el rayo, quien hace brotar el agua de las entrañas de la tierra, quien planea por encima de las nubes y contempla desde lo alto la tormenta rugiendo a mis pies. Con un poco de agua logro una fuerza capaz de dominar los vientos y las corrientes, de levantar montañas, de acortar distancias y de cambiar la cara del mundo. Desafío a las balas montado a caballo y cabalgando sobre un cable metálico, y en un abrir y cerrar de ojos doy la vuelta al mundo. En resumen, el universo es mi domino y los elementos mis esclavos»⁷⁷.

⁷⁶ Honoré de Balzac. «Physiologie du cigare» (*La Caricature*, 10 novembre 1831), *Les parisiens comme ils sont, 1830-1846*, cit., p. 55: «Fumer, c'est voyager dans son fauteuil»

⁷⁷ A. de Bragelonne. *Train de plaisir dans les cinq parties du monde. Voyage pittoresque et fantastique*. Lithographies para A. Lacauchie, Paris, Martinet-Hautecour, frères, s.d., p. 3: «J'ai des talismans pour endormir les plus intolérables souffrances. J'ai des secrets pour saisir et fixer l'image qu reflète un miroir. C'est moi qu désarme le foudre, qui fais jaillir les eaux des entrailles de la terre, qui plane au-dessus des nuages et contemple du haut des airs l'ouragan grondant à mes pieds. D'un peu d'eau

Y subidos en una alfombra, el Genio, el lector y su perro, emprendieron un viaje en tren de placer por los cinco continentes. Hicieron un repaso histórico sin tener en consideración los tiempos o las épocas, y a vista de pájaro se infiltraron también en el folclore popular de las ciudades y los países que atravesaban. De todo lo que veían hacían sucintas descripciones: desde la maja y el majo de la España goyesca, pasando por Mauritania, Roma- y la consiguiente descripción de las ruinas-, Grecia, Suiza, Turquía, Rusia, China —y la mención al estado primitivo en el que se encontraban las artes por el hecho de desconocer el secreto de la perspectiva—, Méjico, Oceanía, Escocia y Bretaña. De nuevo sobre Francia el genio le anunció el final del viaje, pues le esperaban en París, en el Campo de Marte, para presidir un experimento sobre nuevos métodos de vuelo en globo. Estupefacto por el viaje y por todo lo que había visto desde ese vagón-alfombra, el hombre le preguntó quién era él: «Bueno, soy el Genio que crea y que eclipsa a todos los otros; soy el inventor de los aeróstatos, del vapor, de los postes artesianos, del pararrayos, del telégrafo eléctrico, del cloroformo, del daguerrotipo, del... ¿Mi nombre?... GENIO HUMANO... ¡Adiós!»⁷⁸. En el mismo momento en que el Genio desapareció, la alfombra cayó de plomo al suelo y, asustado por la caída que preveía cual nuevo Ícaro, se agarró al primer objeto que le salió al paso y su propio grito le sacó de tal alucinación: «Abrí los ojos... ¡Estaba en mi casa, sentado en mi sillón, frente a mi escritorio y mis dedos crispados todavía agarraban la cola del desdichado Pistacho quien, con el pelo erizado y los ojos azorados, se esforzaba por librarse de este suplicio innmercido! Dieron las seis de la mañana

convertie en fumée je fais une puissance capable de maîtriser les vents et les flots, de soulever des montagnes, d'abrèger les distances, de changer la face du monde. A cheval sur un fil métallique, je défie les boulets à la course et fais en un clin d'œil le tour du globe. Bref, j'ai l'univers pour domaine et pour esclaves les éléments».

⁷⁸ A. de Bragelonne. *Train de plaisir dans les cinq parties du monde. Voyage pittoresque et fantastique*. Litographies para A. Lacachie, París, Martinet-Hautecour, frères, s.d., p. 50: «En fin! Je suis le Génie qui créa et qui éclipse tous les autres; je suis l'inventeur des aérostats, de la vapeur, des puits artésiens, du paratonnerre, du télégraphe électrique, du chloroforme, du daguerréotype, du... Mon nom?... le GÉNIE HUMAIN... au revoir!».

en la iglesia vecina. ¡Había soñado! ¡Mi tren de placer tan sólo fue el sueño de una noche de tormental!»⁷⁹.

La narración de este viaje, así como los mecanismos que lo pusieron en marcha –la somnolencia, la lectura y el descanso doméstico en el sillón–, corroboran la idea de que, desde la puesta en marcha de los primeros viajes de pasajeros y la creación inmediata de la fórmula de los «trenes de placer», viajar y recrear dichos viajes con la ayuda de un libro, una guía o de un álbum fotográfico se identificaron y producían las mismas experiencias y satisfacciones entre los viajeros y los lectores. De manera que los ferrocarriles habían posibilitado tanto el desplazamiento como su sugerencia, y permitieron a los viajeros recorrer largas distancias sentados en el sofá de casa. Esa con-



11. Cartel para cigarrillos Fat City, 1917c.

⁷⁹ A. de Bragelonne. *Train de plaisir dans les cinq parties du monde. Voyage pittoresque et fantastique*, cit., p. 50: «J'ouvris les yeux... j'étais chez moi, dans mon fauteuil, en face de mon bureau, mes doigts crispés serrant encore la queue du malheureux Pistache, qui, le poil hérissé, les yeux hagards, s'efforçait de se dérober à se supplice immérité!... Six heures du matin sonnet à l'église voisine. J'ai rêvé! Mon train de plaisir n'est qu'un songe d'une nuit d'orage!».

tradición, que al lector o al curioso se le antojaba fantástica, era una prueba más de la conquista burguesa del confort, conquista debida al genio humano y a una perfecta colaboración con el poeta.

Los trenes no tardaron en revelar la clave de su poder: si ellos representaban la máxima movilización mediante la velocidad de su desplazamiento, ellos también produjeron aquellos mecanismos y sistemas para lograr la movilización total, que era, paradójicamente, tal y como la definió Ernst Junger en 1930, un estado del espíritu alcanzado en momentos de siniestra inmovilidad en tiempos de paz. Porque si había una máquina bélica por excelencia, esa fue el tren: era la imagen misma de la confrontación, de la competencia, de la energía, del trabajo, del dinero y remitía a un planeta redibujado y organizado por sus raíles y por sus colas de humo. Al borrar el tren de la vista pretendieron enmascarar también la idea de la guerra; y el arte, que surgía de toda muestra de humo, se erigió también en una amenaza silente de guerra en tiempos de paz. Por lo tanto, el arte representaba el estado de movilización total al que estaba sometido el hombre: la disponibilidad a ser víctima de la guerra y la de caer devorado por su propio culto al progreso y a la técnica⁸⁰.

5. Courbet. La pintura del trabajo.

Gustave Courbet logró convulsionar a los representantes más conservadores del estamento académico y la crítica de arte, además de por su pintura y sus manifestaciones públicas, por su labor teórica. En ella planteó los procedimientos de la enseñanza del arte y los asuntos en que los artistas debían ocuparse para lograr convertirse en pintores de historia y artistas de su tiempo. Sabiéndose revolucionario y vanguardista, escribió sus propósitos bajo forma de manifiesto y estableció los principios morales y éticos que debía seguir todo pintor. La única norma que se atrevía y vanagloriaba de poder dar a los ar-

⁸⁰ Ernst Jünger. *Sobre el dolor. Seguido de La movilización total y Fuego y movimiento*, Barcelona, Tusquets Editores, 1995, pp. 101-102.

tistas con su artículo *Peut-on enseigner l'art?* (1861) era que se ocupasen sólo de aquellos asuntos de los que podían tener referencia directa⁸¹. Por otra parte, a lo largo de su trayectoria artística contó con el apoyo personal, crítico y literario de destacados escritores y pensadores del momento, como fue el caso de Champfleury, Jules Castagnary o Pierre-Joseph Proudhon.

A mitad de siglo, el ferrocarril, al atravesar campos y praderas, valles y ríos, había evidenciado que los tiempos de las ninfas se habían acabado; los espíritus románticos de la naturaleza habían huido de bosques y arroyos tras la irrupción ruidosa y humeante de los trenes. Un asunto tan negro como el carbón que lo alimentaba y sin una tradición pictórica a la que acudir para tomarla como modelo era una cuestión que llamó la atención tanto por su novedad como por su irreverencia. En este panorama, apuntaban a Gustave Courbet como el pintor idóneo para encargarse de un tema tan molesto y nuevo como fue la conquista humana de la naturaleza gracias al tren y los raíles. Si atendía esta tarea, tal y como deseaba Champfleury, Courbet se convertía incuestionablemente en el gran pintor de historia y rompería definitivamente con la tradición pictórica francesa de salones, academias y géneros pictóricos que dejaban fuera de sus salas a los ferrocarriles. La tesis que defendían los críticos proclives al principio de colaboración del arte y la industria en favor del progreso social era que a los nuevos espacios públicos surgidos con el nuevo siglo les correspondían nuevos programas decorativos acordes a sus funciones; y tratándose de trenes, la tarea a realizar era la exaltación del progreso de la nación desde las estaciones.

Para Champfleury fue ésa la misión que Courbet debía asumir tras contemplar su cuadro *Bomberos acudiendo a un incendio* (1850-1851), donde unos bomberos se afanaban por apagar un incendio en medio de la oscuridad nocturna. Se trataba de una lección de refulgencias pirotécnicas en mitad de la noche dominadas por una de las razas de hé-

⁸¹ Gustave Courbet. *Peut-on enseigner l'art?*, Caen, L'Échoppe, 1986, s. p.

roes modernos de la ciudad, los bomberos; y en cuanto héroes y escena real, las desmesuradas dimensiones del cuadro estaban justificadas a los ojos de Courbet. Al parecer, esta obra fue presentada al Salón de 1850-1851 con el título *Cuadro inédito de M. Courbet* junto con el *Entierro en Ornans* y el *Regreso de la feria*⁸². De las obras presentadas al Salón los caricaturistas dieron su réplica la prensa humorística. Bertall, para el *Journal pour rire* hizo una caricatura de ese tercer cuadro de Courbet denominado inédito y que tradicionalmente se ha puesto en relación con el lienzo de los bomberos. Según el análisis expuesto en el catálogo de la exposición de Gustave Courbet del año 1977, la viñeta en cuestión y el texto que lo acompaña insinúan que se trataba de una sátira política que aludía a los episodios protagonizados por el príncipe-presidente Luis Felipe y al ambiente político previo al golpe de estado de diciembre de 1851. La caricatura presentaba a cuatro Hércules que sostenían cada uno, con manos, espaldas, piernas o boca, los más variados pesos: un carro con soldados sentados, un personaje extraño similar a un clérigo, montones de pesas y un grupo formado por un burgués, un explorador y un soldado. Los autores de este análisis han apuntado que el único motivo que por semejanza haría pensar en los bomberos era el casco de los soldados acorazados. De manera que la interpretación del cuadro de los bomberos a partir de la crítica ilustrada y humorística contemporánea ha sido mayoritariamente en clave política⁸³.

Cuando Champfleury escribió en 1861 sobre Courbet, señaló que pertenecía a un siglo preocupado por las ideas industriales y que, por lo tanto, le tocaba enseñar a la industria y a la política el auxilio que ambas podían encontrar en el arte. Por la ideología que rezumaban sus palabras, no muy lejos le quedaban a Champfleury las ideas del socialismo y el sansimonismo; conocía a Prospero Enfantin y con

⁸² Véase cat. *Gustave Courbet*, París, Éditions des Réunion des Musées Nationales, 1977, pp. 110-113.

⁸³ Véase Michel Ragon. *Gustave Courbet: peintre de la liberté*, París, Fayard, 2004, p. 127.

él estableció el programa iconográfico para una estación de tren que pretendía que pintara Courbet⁸⁴.

«Si el estilo arquitectónico del siglo XIX se ha puesto de manifiesto en los mercados y en las estaciones de ferrocarril —lugares del intercambio de mercancías comestibles y humanas—, ¿por qué Courbet, en un esfuerzo nuevo, no intentaría hacer grandes decoraciones para las estaciones de tren? Si los frescos pueden ser aplicados en algún lugar, es justo ahí donde el hombre acabaría con el aburrimiento de la espera mirando las grandes conquistas industriales que ha traído el vapor... No hay nada más bello que la máquina de vapor en el paisaje. A Courbet le queda por pintar el mastodonte⁸⁵ de hierro corriendo sobre los raíles, a través de los árboles, las rocas, dejando las aldeas sobre la ladera, llegando a un pueblo por un puente firme, relinchando, silbando y sudando; y la llegada del gentío numeroso, activo y ruidoso, sor-

⁸⁴ Champfleury. «Carta confidencial a mi amigo Courbet», (*Le Diable*, num. 24, 30 juin 1870), en *Su mirada y la de Baudelaire*. Madrid, Visor, 1992, p. 204.

⁸⁵ Término relacionado con las épocas prehistóricas y antediluvianas que por esas fechas debieron estar muy de moda por el creciente interés y publicación de libros de carácter divulgativo y pseudocientífico de Louis Figuier, quien escribía tanto de tiempos prehistóricos como de las maravillas de la ciencia y la industria y las máquinas de vapor: *Les applications nouvelles de la science à l'industrie et aux arts en 1855 : machine à vapeur, bateaux à vapeur, etc.* (1856); *Les grandes inventions anciennes et modernes, dans les sciences, l'industrie et les arts: ouvrage illustré à l'usage de la jeunesse* (1865); *Histoire du merveilleux dans les temps modernes* (1860); *Les Merveilles de la science, ou Description populaire des inventions modernes: 1. Machine à vapeur, bateaux à vapeur, locomotive et chemins de fer* (1867); *Les Nouvelles conquêtes de la science. 3. Les Voies ferrées dans les deux mondes, volume illustré de 263 gravures* (1885); *Les aérostats* (1887); *Le savant du foyer ou Notions scientifiques sur les objets usuels de la vie* (1876); *La terre avant le déluge. Ouvrage contenant 25 vues idéales de paysages de l'ancien monde dessinées par Rion, 322 autres figures et 8 cartes géologiques coloriées* (1866). Ávidos lectores de estos libros fueron el escritor Valéry Larbaud y el pintor Giorgio de Chirico. Los dos fueron niños enfermizos que durante sus largos períodos de reposo colmaron su imaginación con los seres extraños y las máquinas que poblaban las páginas de estos libros de Figuier. Dinosaurios y locomotoras de vapor: ambos eran seres antediluvianos; ahí se desencadenó la confusión, equiparación e indiferencia entre estos monstruos asentados en el imaginario infantil de numerosos artistas y poetas contemporáneos. Contemporáneo a Larbaud y a de Chirico, en 1929 Blaise Cendrars dio con la clave de los libros ilustrados infantiles en un breve texto así titulado: «*LE LIVRES ILLUSTRÉS POUR ENFANTS sont le patrimoine spirituel de l'humanité, non pas tant au point de vue de la pure tradition littéraire, qu'au point de vue de l'activité cérébrale et comme indices de la cosntance de cette activité*», en Blaise Cendrars. *Aujourd'hui. 1917-1929*, París, Denoël, 1987, p. 132.

prendido, llorando, abrazándose, que llega y se va. La simplicidad de este asunto es el que mejor conviene a este pincel austero»⁸⁶.

Si con los bomberos demostró ser un artista de escenas heroicas cotidianas e idóneo para temas de grandes efectos, la curiosidad se apoderó de Champfleury al imaginar cómo pintaría y cómo resolvería unos frescos destinados a una estación de tren: «la partida de la máquina, la llegada del tren y de los viajeros, la consagración de una nueva vía, la recogida de productos, etc. ¿Habría algo más fantástico que la gran máquina cuyo vientre siembra de fuego el campo por la noche, volando como el viento con sus grandes ojos rojos y es conducida por una especie de gnomos extraños como los genios de las montañas? ¿No basta para un buen cuadro la máquina y su papel en el paisaje?»⁸⁷. Del pintor tan sólo requería las dotes efectivas y la energía que era capaz de transmitir a y por los cuerpos que pintaba, por el uso de espátula en lugar de pinceles para extender en el lienzo la carne de sus trabajadores, curas, jóvenes o bañistas.

Champfleury rompió su amistad con Gustave Courbet en el verano de 1863, a raíz de la exhibición de la obra *Los curas* y de la publicación de un artículo donde recriminaba al pintor su cada vez mayor interés por querer jugar un papel en la vida política. Tras un ruidoso intercambio epistolar, Champfleury mantuvo su responsabilidad moral como crítico y, años más tarde, insistió en que el camino por donde debía discurrir la pintura moderna debía pasar indudablemente por la vía iniciada por el pintor de Ornans. En «Carta confidencial a Courbet», de mayo de 1870, destacaba del pintor su defensa a ultranza de un arte impregnado de los asuntos propios de su época y lo recordaba como el óptimo representante plástico de la nueva religión industrial decimonónica. Courbet hizo oídos sordos a la pro-

⁸⁶ Champfleury. *Grandes figures d'hier et d'aujourd'hui*. Balzac, Gérard de Nerval, Wagner, Courbet. Genève, Slatkine Reprints, 1968 [1861], p. 271 [trad. parcial español en *Su mirada y la de Baudelaire*, cit., pp. 196-198].

⁸⁷ Champfleury. *Grandes figures d'hier et d'aujourd'hui*. Balzac, Gérard de Nerval, Wagner, Courbet, cit., p. 271.

puesta de Champfleury al tiempo que acercaba sus pasos y sus pinceles hacia el socialismo y los principios fourieristas defendidos por Pierre-Joseph Proudhon. El asunto de los trenes, para Champfleury, resultaba una cosa necesaria e indiscutible artística y políticamente. Pero Coubert no realizó nunca esa tarea; en cambio, acabó al frente de una federación de artistas y ocupó trincheras burocráticas durante la Comuna⁸⁸. Se resistió u obvió pintar trenes porque si de lo que se trataba era de retratar la energía que hacía posible el progreso de la nación, él la veía encarnada en la fuerza bruta del trabajo humano. Además de en picapedreros, la vio en adormiladas hilanderas cansadas, en mujeres sucias bañándose en la orilla del río; en chicas somnolientas tumbadas junto al Sena; en jóvenes dormidas en camas revueltas. No exaltó la industria ni los trenes sino los cuerpos que realizaban el trabajo con el que se sostenía el país.

Champfleury no fue el único que vio a Coubert como el nexo artístico publicitario entre industria y público, entre máquinas y consumidores. Jules Castagnary también se unió, en 1863, a las voces que defendían la tarea del arte al servicio de la sociedad: «La pintura tiene por objeto expresar la sociedad que la produce, siguiendo para ello la naturaleza de los medios de que dispone... Ella es una parte de la conciencia social»⁸⁹. Chaké Matossian, al revisar la relación entre Courbet y Proudhon y su ensayo *Sobre el principio del arte y sobre su destinación social* (1865), afirmaba que Proudhon se proponía examinar el papel del arte y del artista en el marco de la vida pública así como la conquista de la libertad del hombre en la sociedad. Para él, Courbet era una estación dentro de una red de objetivos y necesidades sociales más extensa; y si el nombre de Coubert aparecía en su texto era más bien un pretexto y un argumento de autoridad y no el objeto del

⁸⁸ Gustave Courbet fue nombrado prefecto y comisario de Bellas Artes; entonces adquirió libertad absoluta para actuar y tomar decisiones sobre cualquier aspecto de orden artístico referido al patrimonio y a los monumentos nacionales. Conocido es el episodio del derribo de la columna de la plaza Vendôme de París, del cual se le condenó como persona responsable de tal decisión.

⁸⁹ Cit. en el prólogo de Jean-Pierre Leduc-Adine a Émile Zola, *Écrits sur l'art*, cit., p. 16: «La peinture a pour objet d'exprimer, suivant la nature des moyens dont elle dispose, la société qui la produit [...] Elle est une partie de la conscience sociale».

mismo. El pintor, en cambio, se quería el origen de la nueva genealogía artístico-político y misional⁹⁰.

Si Gustave Courbet era una estación de la historia, el escritor y amigo suyo Étienne Baudry puso en su boca las múltiples relaciones que existían y debían existir entre los ferrocarriles y el arte en Francia durante esas décadas centrales del XIX. Fue en el libro *Le camp des bourgeois* (1868), y en el capítulo titulado «La destinée de l'art»⁹¹ denunciaba que la gente visitase cada vez menos los museos y decreciera el interés por las colecciones de arte. Para evitar una total escisión entre público y arte planteó como gran solución llevar el arte –apelando a su función didáctica y social– allí donde ahora el público se manifestaba como masa, esto es, a las estaciones. De manera que el ferrocarril no sólo había desestabilizado la pintura de paisaje, los celajes o las brumas, sino que había hecho virar el interés del público y los lugares de reunión en cuanto colectividad. Éste ya no acudía a los museos a deleitarse con historias mitológicas o cristianas, sino que se dirigía a las estaciones para salir de la ciudad y comprobar por ellos mismos el color y el olor de los prados, la temperatura del agua de los ríos y la densidad de las nubes. Como había animado Jules Claretie, el público moderno cogió el tren para pintar él mismo las obras desde las ventanas y recibir sensaciones sublimes o dramáticas, que punzaran sus adormilados centros nerviosos, al tiempo que se congraciaban con «otra» naturaleza gracias a la industria y las máquinas de vapor. Ser excursionista les reparaba mayores placeres que contemplar las obras de los maestros de la pintura y los contemporáneos en los salones y los museos.

⁹⁰ Chaké Matossian. *Saturne et le Sphinx. Proudhon, Courbet et l'art justicien*, Ginebra, Droz, 2002, p. 10.

⁹¹ Título curiosamente muy parecido al que escribiera el crítico de arte Jules-Antoine Castagnary en la carpeta donde reunió sus notas manuscritas hacia 1870: «Destinos de la pintura» y que se conserva en la Biblioteca Nacional de Francia. Lo que se le exigía a la pintura al servicio del hombre de su tiempo es que le hiciera partícipe y le mostrara, sin perder por ello su cualidad de deleitar, aquello que es propio de su tiempo.

La estación de tren se erigió desde ese momento en lugar mítico⁹², pero la mitología a la que hacía referencia era completamente nueva y los andenes se suponían el incierto umbral del sueño y la fantasía poética del viaje. En este sentido, la serie de Saint-Lazare de Monet violentamente se presentó como un compendio de amargas sugerencias y promesas asfixiadas en humo. Monet, al contrario que la mayoría de los pintores de paisaje de segunda fila, no exaltaba la poética del viaje, sino la sensata inserción de la estación en el corazón de la ciudad; para ello levantó unos altos hornos en mitad de los bulevares parisinos. Años antes de esta serie de Monet, o los cuadros de Caillebotte con Saint-Lazare como fondo, había salido a colación el nombre de Courbet para llevar el arte a las estaciones. El objetivo era dotar a las salas de las estaciones de tren, templos de la religión industrial, de sus correspondientes palas de altar con las que exaltar la redención y el progreso de la civilización. Era la manera de sacralizar tanto las obras del artista como los productos del sistema industrial.

Unos años antes de aquella «carta confidencial», en un trabajo titulado *Grandes figures d'hier et d'aujourd'hui* (1861), Champfleury había reconocido que Courbet poseía el genio de las grandes máquinas⁹³ por su capacidad de organizar y disponer sobre el lienzo la más exasperante y escondida verdad, además de por su poder de crisol, de llamar la atención por sus temas y por su total modernidad. En opinión de Champfleury, como artista de su tiempo, Courbet se había imbuido de la fascinante magia automotriz de las máquinas de vapor, las locomotoras y otros mecanismos fabriles conocidos y con los que todos estaban sumamente familiarizados desde que los vieron en la Exposición de París de 1855, donde fueron majestuosamente mostradas, estáticas y silenciosas, dentro de los pabellones. Pero también, al calificar sus cuadros como máquinas, incurría en la retórica clásica y la literatura artística tradicional para blindar el trabajo de Coubert

⁹² Étienne Tricaud et Andréas Heym. «Quelle intervention artistique dans la gare contemporaine?», *Revue générale des chemins de fer*, num. 11-12 novembre-décembre 1994, p. 9.

⁹³ Champfleury. *Grandes figures d'hier et d'aujourd'hui*, cit., p. 259.

ante toda crítica que denostara los asuntos de humo, fuego o trenes. Como ocurrió en la Exposición Universal de 1855, y en las siguientes también, la pintura y las bellas artes contaron con un espacio específico donde ninfas, odaliscas y locomotoras se daban cita indistintamente. Pero las obras de Courbet no fueron admitidas en ese gran expositor universal y el propio artista organizó, fuera de la gran sala que albergaba a las máquinas del arte francés del siglo XIX, su propia exposición, donde exhibió sus máquinas sin maquillar. En la puerta de la barraca que hizo levantar para tal fin colgó un cartel que decía: «Du Réalisme. G. Courbet. Exposition de quarante tableaux de son œuvre».

Si el arte y la maquinaria se regían por las mismas leyes de orden y función, esta identidad repercutió también en el público, el cual quedó transformado en una nueva raza: la de consumidores. Fue precisamente al público de los salones a quien se dirigió en primera instancia Baudelaire, tanto en su reseña del «Salon de 1845» como en el de 1846. Les recordaba que a ellos estaba dirigida la ofrenda del salón anual de Bellas Artes; que para ellos y por ellos se creaban esas obras: para su consumo y su deleite al consumirlo. De ahí la advertencia del poeta a los artistas de no despreciar a la burguesía, pues era de ella y de su dinero de quienes iban a vivir⁹⁴.

En 1863 Courbet ya era un artista conocido por su virulento temperamento, había sido aceptado por el Salón oficial y también había demostrado que era capaz de exponer desde la rebeldía artística para responder a los trasnochados criterios con los que la Academia juzgaba las obras y a los artistas. A su lista de habilidades se añadía su cada vez mayor implicación en la política artística durante el II Imperio. Dio prueba de su vanguardismo al lanzar llamadas a los artistas con el objetivo de reagruparse y luchar conjuntamente contra la dictadura impuesta desde el gobierno en materia de arte y así poder obtener la definitiva libertad de creación artística⁹⁵. El agotamiento de

⁹⁴ Charles Baudelaire. «Salon de 1845», en *Critique d'art*, cit., p. 12.

⁹⁵ Jean Périquier. *La commune et les artistes Portier. Courbet. Vallès*. J.B. Clément, París,

la amistad con Champfleury coincidió con el inicio de su amistad con el también crítico Jules Castagnary, a quien conoció en 1861. Él fue quien, un año más tarde, le presentó a Étienne Baudry, un joven adinerado que acudía a París a cada cierto tiempo y que por entonces empezaba a formar una modesta colección de arte además de dedicarse a escribir y a la literatura. Pero sobre todo, en esos años, se inclinaba progresivamente hacia las ideas de Pierre-Joseph Proudhon, filósofo y hombre político, defensor de una nueva sociedad socialista sustentada en el trabajo y en el principio de la extensión de la igualdad y la fraternidad. Tan ruidosas y exigentes fueron sus proclamas políticas y sociales que algunos de sus contemporáneos le llamaron publicista⁹⁶ y calificaron su obra teórica como gran trabajo de demolición⁹⁷. «*Destruam et aedificabo*, tal es la ambiciosa divisa del autor del *Sistema de contradicciones*»⁹⁸, afirmó un contemporáneo del filósofo. La particular llamada de Proudhon a los artistas para que participaran en su proyecto social lo concretó en *Sobre el principio del arte y sobre su destinación social* (1865).

En ese texto, si no redactado a la par con Courbet, al menos parece que instado por él, a tenor de las palabras del pintor⁹⁹, Proudhon continuaba por la senda de la construcción de un nuevo mundo, acorde al pensamiento socialista de Fourier y sin separarse mucho de lo que veinte años antes habían iniciado los sansimonianos: explorar, conquistar y hacer habitable un planeta organizado según los centros de trabajo. De ahí que, además de ocuparse del arte, tomando como referencia la obra y la actitud de Courbet, concediera una atención

Nouvelles Éditions Latines, 1980, p. 63.

⁹⁶ Aunque muy posterior, baste recordar lo que el dadaísta Hugo Ball pensaba de los panfletistas y publicistas: «son seres insaciables, ya sea para atacar el alma, a la mujer o al espíritu», en Hugo Ball. *La huida del tiempo (un diario)*, Barcelona, El Acanalado, 2005, p. 58.

⁹⁷ Henri Baudrillard. «M. P.-J. Proudhon en 1848», en *Publicistes modernes*, París, 1862, p. 353.

⁹⁸ Henri Baudrillard. «M. P.-J. Proudhon en 1848», cit., p. 382: «*Destruam et aedificabo*, telle est l'ambitieuse devise de l'auteur du *Système de contradictions*».

⁹⁹ Atendiendo a las cartas que Courbet envió a sus padres el 28 de julio y el 9 de agosto de 1863, éste les anunciaba el trabajo que estaba llevando a cabo conjuntamente con Proudhon.

especial al problema de la vivienda para el ciudadano medio¹⁰⁰. Tanto fourierismo y proselitismo socialista exhalaba su ensayo que el mismísimo Émile Zola bautizó su obra con el título: *De la muerte del arte y de su inutilidad social*¹⁰¹.

Proudhon dejó claro desde el principio de su texto que si el arte estaba llamado a convertirse en un arma de progreso social, los artistas conformarían legiones al servicio de la sociedad de su tiempo: «[Artista]... será aquel que, sabiendo combinar todos los elementos, todas las ideas fundamentales del arte, todas las concepciones de lo ideal, sepa pertenecer mejor a su época y a su país»¹⁰². Pero era él, como sabio y filósofo, quien se reservaba la tarea de intérprete y de profeta, dejando a los artistas la labor práctica de vehicular sus ideas, con lo que limitaba las tareas y la actuación de éstos en la sociedad¹⁰³.

En esta propuesta de Proudhon se aprecian notas comunes con el ensayo de Charles Baudelaire: *El pintor de la vida moderna*, publicado en 1863, lo que permitiría hablar de la existencia de un estado de alerta común a políticos, filósofos, críticos de arte y escritores sobre cómo las medidas políticas y económicas de una sociedad en pleno desarrollo industrial repercutían y convulsionaban las manifestaciones artísticas de ese momento. La propuesta de Proudhon era que el arte debía aprender a expresar las aspiraciones de la época, y así lo colocaba al mismo nivel que la industria, la legislación, la ciencia y la filosofía contemporáneas. En su mensaje pedía que lo que caracterizase y moviera al artista no fuera ni un ímpetu de ideal, ni un deseo individual o un arrebató romántico, sino la capacidad de racionalidad

¹⁰⁰ Pierre-Joseph Proudhon. *Sobre el principio del arte y sobre su destinación social*, Buenos Aires, Aguilar, 1980, p. 337: «La primera cosa que nos importa es cuidar la vivienda. Lo primordial es que el pueblo esté bien alojado; cosa tanto más conveniente puesto que es soberano y rey. Ahora bien, la vivienda del ciudadano —el trabajador, el que aspira a ser burgués—, del hombre medio, todavía no ha sido encontrada. No tenemos el *mínimo* de alojamiento, como tampoco tenemos el *mínimo* de salario».

¹⁰¹ Émile Zola, «Proudhon et Courbet», *Le salut public*, (Lyon, 26 juillet et 31 août 1865), en *Écrits sur l'art*, cit., p. 54.

¹⁰² Pierre-Joseph Proudhon. *Sobre el principio del arte y sobre su destinación social*, cit., p. 119.

¹⁰³ Chaké Matossian. *Saturne et le Sphinx. Proudhon, Courbet et l'art justicien*, cit., p. 180.

y de servicio a su época. Los artistas debían ponerse a trabajar, «pues una evolución más íntima, un nuevo camino estético puede empezar para la humanidad»¹⁰⁴. En Courbet y en su pintura todavía se apreciaban vestigios románticos de la idea de genio, del artista incomprendido y solitario que resultaban incompatibles con la idea de «grandes hombres» sociales defendida por el filósofo¹⁰⁵. Proudhon abogaba por un artista al servicio de una idea social y fue a este respecto donde recibió las más furibundas invectivas por parte de Émile Zola:

«Admite [Proudhon] el artista en la ciudad, pero el artista que él imagina, el artista del que tiene necesidad y que crea abstracta y teóricamente... El artista para él no es nada, lo pone por la humanidad y para la humanidad. En una palabra, prohíbe el sentimiento individual y la libre expresión de una personalidad. Tan sólo requiere que el intérprete del gusto general trabaje en nombre de todos, para gustar a todos. El arte alcanza su grado de perfeccionamiento cuando el artista desaparece, cuando la obra ya no lleva un nombre, cuando ella es el producto de toda una época, de una nación, como la estatuaria egipcia o la de las catedrales góticas»¹⁰⁶.

Con esas palabras Zola recriminaba a Proudhon que primase el asunto frente a la forma y que en su visión histórica del arte defendiese aquellas épocas en las que las obras, las escuelas y los artistas desaparecían; y por desdeñar sus capacidades particulares para dejar paso a un esclavo artesano al servicio de una causa y el cumplimiento de una misión. Tanto Zola como Proudhon habían visto los cuadros

¹⁰⁴ Pierre-Joseph Proudhon. *Sobre el principio del arte y sobre su destinación social*, cit., p. 188.

¹⁰⁵ Chaké Matossian. *Saturne et le Sphinx. Proudhon, Courbet et l'art justicien*, cit., p. 21.

¹⁰⁶ Émile Zola. «Proudhon et Courbet», cit., p.43: «Il accepte l'artiste dans sa ville, mais l'artiste qu'il imagine, l'artiste dont il a besoin et qu'il crée tranquillement en pleine théorie... L'artiste par lui-même n'est rien, il est tout par l'humanité et pour l'humanité. En un mot, le sentiment individuel, la libre expression d'une personnalité sont défendus. Il faut n'être que l'interprète du goût général, ne travailler qu'au nom de tous, afin de plaire à tous. L'art atteint son degré de perfectionnement lorsque l'artiste s'efface, lorsque l'œuvre ne porte plus de nom, lorsqu'elle est le produit d'une époque tout entière, d'une nation, comme la statuaire égyptienne et celle de nos cathédrales gothiques».

de Courbet y ambos corroboraron que él era uno de los pocos grandes artistas de su época. Mientras que para Zola pertenecía a los hacedores de carne y lo emparentaba fraternalmente con Veronés, Rembrant y Ticiano; mientras comprobaba que sus obras eran enérgicas, sus tipos eran verdaderos sin caer por eso en la vulgaridad, sus cuerpos resultaban reales hasta cobrar vida y bellos en su verdad; Proudhon había pasado por alto todo lo referente a la factura, a la sensibilidad y las emociones que en él y en el público la obra de Gustave Courbet despertaban. Émile Zola llamaba la atención del abuso y de las consecuencias de la politización del arte, lo que, en definitiva, era otra manera de establecer el papel del artista en la sociedad:

«Un cuadro, para él [Proudhon], es un asunto; pinta-dlo en rojo o en verde, ¡nada le importa!... Obliga al cuadro a significar algo; pero de la forma, ni una palabra. Aconsejo a los socialistas demócratas, que parecen tener ganas de educar a los artistas para su propio uso, de reclutar a algunos centenares de obreros y que les enseñen arte del mismo modo que se enseña en el colegio el latín y el griego. De este modo tendrán, dentro de cinco o seis años, gente que les harán decentemente cuadros, concebidos y realizados según sus gustos y pareciéndose unos a otros, lo que será testimonio de una conmovedora fraternidad y de una loable igualdad. Entonces la pintura contribuirá en gran medida al perfeccionamiento de la especie. Pero que los socialistas demócratas no pongan ninguna esperanza sobre los artistas de genio libre y educados fuera de su parroquia»¹⁰⁷.

¹⁰⁷ Émile Zola. «Proudhon et Courbet», cit., pp. 52-53: «Une toile, pour lui [Proudhon], est un sujet; peignez-la en rouge ou en vert, que lui importe!... Il force au tableau à signifier quelque chose; de la forme, pas un mot. Je conseille aux socialistes démocrates qui me paraissent avoir l'envie d'élever des artistes pour leur propre usage, d'enrôler quelques centaines d'ouvriers et de leur enseigner l'art comme on enseigne, à collège, le latin et le grec. Ils auront ainsi, au bout de cinq ou six ans, des gens qui leur feront proprement des tableaux, conçus et exécutés dans leurs goûts et se ressemblant tous les uns les autres, de qui témoignera d'une touchante fraternité et d'une égalité louable. Alors la peinture contribuera pour une bonne part au perfectionnement de l'espèce. Mais que les socialistes démocrates ne fondent aucun espoir sur les artistes de génie libre et élevés en dehors de leur petite église».

La denominación de legión de artistas fue un eufemismo muy utilizado por entonces para llamar a los obreros adoctrinados en las academias de la industria. Su objetivo era lograr una producción a bajo coste y una consecuente fabricación indiscriminada de obras de arte y así promover la democratización del gusto entre los consumidores, que eran, en el fondo, los trabajadores mismos. Alertaba y profetizaba Zola que el denuesto al artista individual conducía directamente a la anestesia artística que irremediablemente precede y acompaña a la anestesia política y social; y que la democratización del gusto desencadenaría la irreparable decadencia de las artes. La sola imagen de hordas de artistas respondiendo a un lema y enviados por todos los caminos de hierro del planeta para hacer proselitismo —cual cruzados del progreso industrial—, amenazaba su definición del arte: la representación de la naturaleza vista a través de un temperamento individual y la consideración del arte como fuente de placeres sensoriales.

Poco tiempo después de que tuviera lugar esta discusión, el propio Courbet, a la sazón presidente de la comisión encargada de velar por el patrimonio y los museos nacionales desde que se proclamó la Comuna en 1871, y como fundador de la Federación de artistas, exhortaba proclamas y directrices a los artistas sobre las tareas en que debían ocuparse y los principios morales por los que debían regirse. En cierta manera recogía el testigo dejado por Proudhon al morir y se hacía merecedor de los elogios que éste le había profesado como bandera visible del nuevo arte:

«[...] Los artistas, en este momento, deben contribuir con todos sus esfuerzos a la reconstitución de su estado moral y al restablecimiento de las artes, puesto que son su fortuna... Hoy, lo repito, que cada uno se ponga a trabajar desinteresadamente; es nuestro deber respecto a nuestros hermanos soldados, estos héroes que mueren por nosotros... Sí, si cada uno se entrega a su propio genio sin traba alguna, París doblará su importancia, y la ciudad internacional europea podrá

ofrecer a las artes, a la industria, al comercio, a las transacciones de todo tipo y a los visitantes de todos los países un orden imperecedero, el orden de sus ciudadanos...»¹⁰⁸.

Esta alocución de Courbet, en la que instaba a los artistas a trabajar para ganarse el mismo reconocimiento que los valientes soldados, continuaba en la línea de los mensajes y alegatos difundidos durante las primeras décadas del siglo XIX al ahondar en la idea de colocar a los artistas al frente de la nueva sociedad industrial. Y en ese nuevo ordenamiento del mundo que todos preveían y exigían el arte estaba llamado a acondicionarlo, a domesticarlo, a decorarlo, del mismo modo que los papeles pintados animaban la homogénea adustez de la pared lisa, «para esconder la desnudez de los muros y suavizar el blanco crudo de los techos»¹⁰⁹. Todos ellos coincidían en la idea de hacer el mundo habitable, cálido, agradable, atractivo y, sobre todo, consumible; porque el mundo se había convertido en un gran mercado que ofrecía todo lo necesario para esas operaciones de habitabilidad y aseguraba vivir ficciones entre ficciones:

«En París todo se vende: la vírgenes tontas y las vírgenes listas, las mentiras y las verdades, las lágrimas y las sonrisas. Ustedes no ignoran que en este país de comercio la belleza es un comestible con el que se ha hecho un espantoso negocio. Se venden y se compran los grandes ojos y las bocas pequeñas. Todo esto es justo y lógico. Somos un pueblo civilizado y os pre-

¹⁰⁸ Locución de Gustave Courbet pronunciada el 6 abril 1870, en el anfiteatro de la Escuela de Medicina de París, cit. en Jean Périquier. *La commune et les artistes Portier. Courbet. Vallès. J.B. Clément*, cit., p. 64: «[...] Les artistes, à cette heure, doivent par tous leurs efforts (C'est une dette d'honneur!) concourir à la reconstitution de son état moral et au rétablissement des arts, qui sont sa fortune... Aujourd'hui, je le répète, que chacun se mette à l'œuvre avec désintéressement; c'est le devoir que nous avons tous vis-à-vis de nos frères soldats, ces héros qui meurent pour nous... Oui, chacun se livrant à son génie sans entrave, Paris doublera son importance, et la ville internationale européenne pourra offrir aux arts, à l'industrie, au commerce, aux transactions de toutes sortes, aux visiteurs de tous pays, un ordre impérissable, l'ordre par ses citoyens...».

¹⁰⁹ Charles Blanc. *Grammaire des arts décoratifs. Décoration intérieure de la maison*, cit., p. 76: «... le principal but [d'une décoration] est de cacher la nudité des murs et d'adoucir le blanc cru des plafonds».

gunto para qué serviría la civilización si no nos ayudase a engañar y a ser engañados, para hacer la vida posible»¹¹⁰.

En este mismo sentido podría interpretarse el aforismo que, en 1886, escribió el pintor Alfred Stevens: «Hacer vivir, he ahí la gran dificultad de la pintura y su propósito»¹¹¹. Y en definitiva, ésa era la lección que daba el libro de Charles Blanc sobre la decoración interior de las casas: vivir, habitar, descansar y meditar en lugares agradables. Para lograr todo esto se apelaba al arte, y en particular a las artes industriales, aquellas que habían posibilitado la democratización de, sino los objetos de lujo, al menos aquellos que pudieran crear esa ilusión:

«¿Cómo escapar a las costumbres de una vida disipada cuando se está a disgusto en su casa o cuando se olvida introducir en ella la razón de la gracia de la vida interior y el confort del sentimiento, esto es, el arte?... De este modo, gracias a los mecanismos a los que el hombre parece haber comunicado algo de su inteligencia y de su sensibilidad, el arte puede introducirse en los interiores más modestos; puede hacer que el más pobre se interese en su vivienda al decorarla con elegancia e incluso dándole una apariencia de riqueza»¹¹².

¹¹⁰ Émile Zola. «Les repousseurs», en *Contes et nouvelles*, París, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, 1976, p. 241: «À Paris, tout se vend: les vierges folles et les vierges sages, les mensonges et les vérités, les larmes et les sourires. Vous n'ignorez pas qu'en ce pays de commerce la beauté est une denrée dont il est fait un effroyable négoce. On vend et on achète les grands yeux et les petites bouches. Tout ceci est juste et logique. Nous sommes un peuple civilisé, et je vous demande un peu à quoi servirait la civilisation si elle ne nous aidait pas à tromper et à être trompés, pour rendre la vie possible».

¹¹¹ Alfred Stevens. *Impressions sur la peinture*, París, Librairie des Bibliophiles, 1886, p. 85: «Faire vivre, voilà la grande difficulté de la peinture et son but».

¹¹² Charles Blanc. *Grammaire des arts décoratifs. Décoration intérieur de la maison*, cit., pp. 29 y 75: «Comment échapper aux entraînements d'une vie dissipée quand on se déplaît chez soi, et comment ne pas s'y déplaire quand on néglige d'y apporter ce qui fait la grâce de la vie intérieure et le confort du sentiment, l'art?... Ainsi, grâce à des mécanismes auxquels l'homme semble avoir communiqué quelque chose de son intelligence et de sa sensibilité, l'art peut s'introduire dans les intérieurs les plus modestes; il peut intéresser le plus pauvre à sa demeure en le décorant avec l'élégance et même avec une apparence de richesse».

Tampoco se desviaba Stevens de ese lugar común para crítica y artistas a lo largo del siglo XIX que era la necesidad de que el arte, para existir, debía alimentarse de su tiempo: «Los artistas, narrando su tiempo, se convierten en historiadores»¹¹³. Ésa había sido la revelación que experimentó Proudhon al contemplar las obras de Courbet y compararlas con las odaliscas de Ingres o los cruzados entrando en Jerusalén de Delacroix, y así lo sentenció: las obras del pintor de Ornans servirán como documentos gráficos que acudirán los primeros cuando se escriba la historia del siglo XIX.

Teñir las nuevas teorías sociales con el barniz y la terminología propia de una religión fue, además de un lugar común entre san-simonianos, fourieristas, artistas o politécnicos, el mejor recurso con el que lograr adeptos y feligreses para sus causas: «Es fácil de comprender: el arte es en sí mismo expresión de las reformas, reformas que se reducen en una frase: hacer justicia, crear la humanidad»¹¹⁴. El arte, precisamente por su papel y su destinación social, lo entendieron todos ellos como la expresión de esa ley y de esos principios religiosos que debían regir la nueva sociedad fraternal. Además, en cuanto arte, tenía que significar la belleza de su época; y al encontrarla en lo útil y en lo adecuado aseguraron que los productos de la industria iban a ser bellos por naturaleza. La inevitable belleza del siglo XIX, como lacónica y desesperadamente escribió Baudelaire en el capítulo «De l'héroïsme de la vie moderne» en su «Salon de 1846», residía en el orden: «Antes de buscar cuál puede ser el lado épico de la vida moderna y de probar por ejemplos que nuestra época no es menos fecunda que las antiguas en motivos sublimes, se puede afirmar que, al igual que todos los pueblos han tenido su belleza, inevitablemente nosotros también tenemos la nuestra. Ésta está en el orden»¹¹⁵. Ese orden era

¹¹³ Alfred Stevens. *Impressions sur la peinture*, cit., p. 17: «Les peintres racontant leurs temps deviennent des historiens».

¹¹⁴ Pierre-Joseph Proudhon. *Sobre el principio del arte y sobre su destinación social*, cit., p. 349.

¹¹⁵ Charles Baudelaire. «Salon de 1846», en *Critique d'art*, cit., p. 153: «Avant de rechercher quel peut être le côté épique de la vie moderne, et de prouver par des

el que empezaba a imponerse en los escaparates y en los puestos de los mercados; era el orden que exigía el exceso de producción y la acumulación de mercancías; el mismo orden de circulación que requirieron los primeros trenes de vapor puestos en marcha; era el orden de los objetos que ofrecían las Exposiciones Universales en sus vitrinas y pabellones —«La vida parisina es fecunda en asuntos poéticos y maravillosos. Lo maravilloso nos envuelve y nos sacia como la atmósfera; pero nosotros no lo vemos»¹¹⁶—. Y era también el orden que se percibía en las creaciones del hombre, frente a aquel otro orden caprichoso de la naturaleza, y que iba a ser la causa de los movimientos del universo¹¹⁷. De manera que era el orden de la mercancía el que garantizaba que el planeta estuviese al alcance de la mano; es decir, la promesa del reparto equitativo de la producción entre todos los productores.

Jules Castagnay, en su «Salon de 1861», también se valió de la terminología religiosa para abordar el sorprendente cambio de actitud que había comprobado en el público respecto a la aceptación de la obra de Courbet. Lo hizo precisamente abordando el tema como si de una patología se tratara: consideró el romanticismo como un mal de época, afortunadamente superado gracias a que pintores como Courbet habían tomado conciencia tanto de su arte como de su tiempo:

«El Salón de 1861 será memorable en la vida de Courbet. Es la primera vez que es aceptado sin ningún tipo de dudas. Lejos de levantar tempestades como en el pasado, su obra aglutina todos los votos y suscita la admiración de los más refractarios. El éxito que obtiene es de los más uniformes y de los más francos de

exemples que notre époque n'est pas moins féconde que les anciennes en motifs sublimes, on peut affirmer que puisque tous les peuples ont eu leur beauté, nous avons inévitablement la nôtre. Cela est dans l'ordre».

¹¹⁶ Charles Baudelaire. «Salon de 1846», cit., p. 154: «La vie parisienne est féconde en sujets poétiques et merveilleux. Le merveilleux nous enveloppe et nous abreuve comme l'atmosphère; mais nous ne le voyons pas».

¹¹⁷ Charles Blanc. *Grammaire des arts décoratifs. Décoration intérieur de la maison*, cit., p. 28.

la exposición actual. De todas partes, de la comisión del público, de los artistas, del periodismo, los elogios son calurosos e inmediatos. Los aplausos estallan. ¡Extraño regreso! Se disponen a sacrificar a aquel que antaño proscribían con tanta alegría.

¿De dónde viene esta sorprendente unanimidad? ¿Habrá Courbet renegado o abjurado de sus doctrinas? ¿Habrá renunciado a sus temas sociales, abandonado la figura por el paisaje? ¿Pondrá su pincel independiente y orgulloso al servicio de las ideas de la mayoría? ¿O bien su talento habrá crecido súbitamente, de modo que, negado ayer, estallaría hoy ante todos los ojos y forzaría el consentimiento general? Nada de todo esto. Courbet ha conservado su religión íntima; si no ha enviado retratos es porque le ha faltado tiempo; finalmente su talento robusto y sano no es de aquellos que se transforman en una noche, y, desde 1849, con *El regreso de la cena en Ornans*, había dado su exacta medida. ¿A qué se debe que *El combate de ciervos*, el *Ciervo en el río*, la *Roca-Oragnon* provoquen hoy el entusiasmo, mientras que el *Entierro en Ornans*, los *Picapedreros*, las *Bañistas* tan sólo incitaron odio y despecho? Es porque la sociedad ha evolucionado y ha cambiado su punto de vista. La idea romántica, que nos ha torturado durante tanto tiempo la cabeza y nos ha mantenido en el error, se retira poco a poco de los espíritus; el velo que cubría nuestros ojos cae. Vemos ahora más claro en filosofía, en literatura y en arte; sabemos más sobre las cosas, sobre su realidad y sobre su destino. Sacudidos del misticismo, del sentimentalismo y del batiburrillo, nos dirigimos directamente a la naturaleza y a la verdad. La sociedad francesa, encauzada finalmente en esta vía, busca los guías que han de dirigir la nueva etapa por cubrir. Ahora ella encuentra a Courbet; y, por las mismas razones que le rechazaban antaño, hoy lo aclama. Courbet, en cambio, ha sido siempre el mismo. Su pintura, muy voluntariosa, es lo que era. Es la sociedad la que ha experimentado, sin darse cuenta de ello, su conversión. Probablemente dirá que el pintor cambia y se pliega a ella; pero es lo contrario la verdad.

También, este éxito que en este momento obtiene Courbet, y si mis miras son justas, aumentará en cada salón al que se presente. El acuerdo entre la pintura y la época ha quedado establecido. La filosofía del maestro de Ornans ha ganado el proceso»¹¹⁸.

El público hizo acto de fe y se convirtió a la nueva pintura de Courbet, expresión máxima de la nueva religión; y los ciervos ahora sí fueron bien recibidos en los hogares burgueses, mejor que aquellos curas con evidentes pruebas de sus vicios y costumbres. Conversión, destino del arte, religión íntima, la naturaleza y la verdad... Castagnary también fue víctima de este furor de revelaciones pictóricas casi

¹¹⁸ Jules Castagnary, *Les artistes au XIX^e siècle. Salon de 1861*, París, Librairie Nouvelle, 1861, pp. 34-37: «Le Salon de 1861 sera mémorable dans la vie de Courbet. C'est la première fois que le grand artiste se voit accepté sans conteste. Loin de soulever des tempêtes comme par le passé, son œuvre se trouve rallier tous les suffrages et provoquer l'admiration de plus réfractaires. Le succès qu'elle obtient est un des plus entiers, un des plus francs de l'exposition actuelle. De toutes les parts, de la commission, du public, des artistes, du journalisme, les éloges arrivent chaleureux et pressés. Les applaudissements éclatent. Étrange retour! On s'apprête à sacrer celui qu'on proscrivait jadis avec tant de joie. // D'où vient cette surprenante unanimité? Courbet aurait-il renié ses dieux, abjuré ses doctrines? Aurait-il renoncé à ses vues sociales, délaissé la figure par le paysage? Mettrait-il sa brosse indépendante et fière au service des idées de la majorité? Ou bien, son talent aurait-il grandi subitement, de façon que, nié encore hier, il éclaterait aujourd'hui à tous les yeux et forcerait le consentement général? - rien de tout cela. Courbet a conservé sa religion intime; s'il n'a point envoyé de figures, c'est que le temps lui a manqué; enfin son talent robuste et sain n'est point de ceux qui se transforment en une nuit, et, dès 1849, dans l'*Après dînée à Ornans*, il avait donné son exacte mesure. D'où vient donc que le *Combat de cerf*, le *Cerf à l'eau*, la *Roche-Oragnon* provoquent aujourd'hui l'enthousiasme, tandis que l'*Enterrement à Ornans*, les *Casseurs de pierre*, les *Baigneuses*, n'ont jadis excité que la haine et le dépit? C'est que la société a évolué et changé son point de vue. L'idée romantique, qui nous a si longtemps troublée la cervelle et tenus en erreur, se retire peu à peu des esprits, la voile qui couvrait nos yeux tombe. Nous voyons plus clair maintenant en philosophie, en littérature et en art; nous en savons davantage sur des choses, sur leur réalité et leur destination. Débarassés du mysticisme, du sentimentalisme et du bric-à-brac, nous allons droit à la nature et à la vérité. La société française, engagée enfin dans cette voie, cherche les guides qui dirigeront la nouvelle étape à fournir. D'aujourd'hui seulement, elle rencontre Courbet; et, pour les mêmes raisons qui le lui faisaient repousser autrefois, elle l'acclame. Courbet, lui, est toujours le même. Sa peinture, fortement volontaire, est ce qu'elle était. C'est la société qui a accompli, sans en avoir conscience, son mouvement de conversion. Elle dira vraisemblablement que le peintre se modifie et se range à elle; le contraire est vrai. // Aussi, ce succès qu'obtient Courbet en ce moment va-t-il aller, si mes vues sont justes, grandissant à chaque salon qui se présentera. L'accord entre le peintre et son époque est établi. La philosophie du maître d'Ornans a gagné son procès».

divinas, pues sus palabras, comparadas con las que escribió en 1857 —«No es asunto del arte revelar ideas; el artista no debería ser ni un apóstol ni un retórico»¹¹⁹—, evidenciaban su también repentina conversión al «courbetismo». Entonces acusó al pintor de su excesiva inclinación a las ideas de Proudhon y en 1861 ya aludía al papel de guía y líder que desempeñaba Courbet en el panorama artístico del momento. En los elogios hacia el artista destacó su posición de vanguardia y, como si replicando a los críticos contemporáneos de la revista *La Lumière* estuviera, sentenció que el pintor también podía ser —y así lo demostraba la propia historia del arte— un perfecto documentalista de su tiempo:

«Llegaremos a esta otra conclusión: que entre los pintores actuales, tan sólo Courbet tiene una estética al nivel de la filosofía y la moral de su tiempo; que sólo él ha pintado telas reveladoras y elocuentes; y que el futuro, cuando busque informaciones sobre nuestro carácter, nuestros tipos y nuestra vida privada, podrá leernos sin problema en sus obras, del mismo modo que reconocemos Holanda en Rembrandt y en Van der Helst; España en Ribera y Velázquez; Venecia en Pablo Veronés y Ticiano»¹²⁰.

En la crítica de Jules Castagnary, el romanticismo y el cretinismo del público se añadieron a la sarta de enfermedades y manías que asolaban las décadas centrales del siglo XIX y que desde las artes, la ciencia y la industria se irradiaban al público de manera indiscriminada.

¹¹⁹ Cit. en *Gustave Courbet, 1819-1877*, Londres, Arts Council of Great Britain, 1978, p. 34: «It is not the business of art to unfold ideas; the artist should not be an apostle or a rhetorical».

¹²⁰ Jules Castagnary. *Grand Album des Expositions de peinture & sculpture. 69 tableaux et statues gravés par H. Linton*, París, Librairie des Deux Mondes, 1863, p. 37: «Nous arriverons à cette autre conclusion que, seul encore, parmi les peintres actuels, Courbet a une esthétique au niveau de la philosophie et de la morale de son temps; que seul il a fait des toiles révélatrices et parlantes; et que l'avenir en quête de renseignements sur notre caractère, nous types, et notre état privé pourra nous lire tout entière dans ses œuvres, comme nous lisons la Hollande dans Rembrandt et Van der Helst, l'Espagne dans Ribera et Velasquez, Venise dans Paul Veronèse et Titien».

En la línea del artista como testigo privilegiado de su época iba también el reconocimiento de Proudhon hacia Courbet. Aunque lo veía como el artista de las «violentas paradojas», no por ello dejaba de ser el ejemplo a seguir para la nueva clase de artistas que debían trabajar al servicio de las necesidades de la sociedad. Probablemente, cuando Proudhon lo calificó de artísticamente paradójico le sonaban las palabras que, unos años antes, había escrito el crítico Zacharie Astruc sobre este pintor: «Courbet es al mismo tiempo el más curioso especialista y el más abundante generalizador. Es la mayor y más fecunda personificación del artista por lo que tiene de múltiple y de individual»¹²¹. En definitiva, Courbet era el ejemplo de artista social pero individual en tanto que rechazaba toda enseñanza de escuela o líneas de fuerza de pensamiento que no fueran las suyas propias. De manera que conservaba la más peligrosa de las cualidades de la genialidad creativa del artista romántico: la soberbia. Y fue este pecado contra el que más arremetió Proudhon en *Sobre los principios del arte* y para curarse en salud primaba el asunto de las obras por encima de los valores estéticos o las capacidades individuales de los pintores. El artista actuaba como notario porque levantaba las actas con las que poder reconstruir los hechos y escribir la historia:

«Dentro de trescientos años, nuestra posteridad no se nos parecerá más que los flamencos y los holandeses de hoy se parecen, en cuanto a los trajes, los pensamientos, las costumbres, a los contemporáneos de Rubens y de Rembrant. ¿Cree usted, entonces, que cuadros como el de Courbet [*Los campesinos de Flagey*] no adquieren, a los ojos de las generaciones futuras, como recuerdos de familia, abstracción hecha del talento del artista, cien veces más valor que todas las fantasías e ilustraciones de los David, de los Delacroix y de los Ingres?»¹²².

¹²¹ Zacharie Astruc. «Récit douloureux» (*Le Quart d'heure*, 20 juillet 1859), en Michael Fried. *Courbet's Realism*, Chicago, The University of Chicago Press, 1990. s. p.: «Courbet est tout à la fois le plus curieux spécialiste et le plus abondant généralisateur. C'est la grande et féconde personification du peintre dans ce qu'il a de plus multiplié et de plus individuel».

¹²² Pierre-Joseph Proudhon. *Sobre el principio del arte y sobre su destinación social*, cit., pp. 197-198.

Tras el Salón de 1861 parecía que la fiebre religiosa y ornamental entre la clase burguesa empezaba a remitir o a estabilizarse. Por mucha mercancía artística que se pusiera en circulación, el público aún pensaba que los cuadros de Courbet todavía podían ser dolorosos golpes bajos a la naturaleza y a la condición burguesa. Para sus hogares buscaban divertimentos ingenuos y que, en el fondo, no les inquietara contemplar. Con la misma sorpresa de la que hizo gala en su «Salon de 1861», Jules Castagnary escribió una reseña a la exposición de ciento veinte obras de Courbet en 1867 en la que destacó la importancia de la muestra tanto como la idiocia del público y de las instituciones; además, recordó la tarea que le quedaba por cumplir al pintor de Ornans: colgar sus obras en las estaciones de ferrocarril:

«Se ha inaugurado la exposición de Courbet. Tal como se nos presenta, con sus telas de todo tipo y de todas dimensiones, cuadros de costumbres, paisajes, marinas, nieves, animales, flores, retratos de hombres y retratos de mujeres, escenas de ciudad y escenas campestres, esta exposición tiene la importancia de una de un museo... Pero la buena voluntad del pintor ha chocado con la pusilanimidad de los museos, que temen confiar a los ferrocarriles sus telas de valor, y contra el rechazo de los propietarios, que no se preocupan de desadornar sus suntuosos apartamentos... El estudio de la vida real a todos los niveles, tal y como el tiempo y las necesidades han hecho, se convertía [para Courbet] en su mayor preocupación»¹²³.

¹²³ Jules Castagnary. «Exposition des oeuvres de Gustave Courbet (mardi 11 juin 1867)», en *Des destinées de la peinture*, cit., s. p.: «L'exposition Courbet est ouverte. Telle qu'elle se présente à nous, avec ses toiles de toute nature et de toute dimension, tableaux de mœurs, paysages, marins, neiges, animaux, fleurs, portraits d'hommes et portraits de femmes, scènes de la vie des villes et scènes de la vie des champs, cette exposition à l'importance d'un musée. ... Mais la bonne volonté du peintre s'est heurtée contre la pusillanimité des musées, qui redoutent de confier aux chemins de fer leurs toiles de prix, et contre les refus des propriétaires qui ne se soucient pas de démeubler leurs somptueux appartements. ... L'étude de la vie réelle à tous les échelons, telle que le temps et les besoins l'on faite, devenait la préoccupation suprême. Et aussi, l'ordre de faits et d'idées importe autrefois par Courbet dans la peinture reçoit de plus en plus sa légitimation».

Alfred Stevens, en sus *Impressions sur la peinture*, apuntó que «el acondicionamiento de nuestros pequeños apartamentos exige una pintura clara»¹²⁴, de modo que los cuadros pintados con betún, para resaltar la suciedad de las uñas y manos de los trabajadores retratados por Courbet; o la negrura de las virutas del parquet que extraían los *Acuchilladores* (1877) de Caillebotte; como el negro humo de las locomotoras de Monet o el sucio ombligo de *Olimpia* (1863) de Manet, estaban condenados a no entrar en los salones de la cada vez más pudiente burguesía francesa. Lo que demostraba que el humo de las locomotoras y otras representaciones de la fuerza de trabajo habían ayudado a desahuciar la pintura de las casas. Será a través de los idilios simbólicos y ornamentales que ocultan las curvas del humo y desde los objetos decorativos, los ricos estampados de telas, las estampas y las fotografías como pudieron regresar los trenes a los hogares.

Paralelamente también fue ése el momento en el que se estaba definiendo el hogar, el interior burgués, como un lugar dominado por la acumulación de objetos de la industria artística. Este fenómeno se explicaba por el deseo de anestesiar sus sentidos con múltiples bibelots, cojines, sillas y butacas, papeles pintados, etc., con los que poder ocultar la fealdad del esqueleto pétreo de los edificios. Del mismo modo que Théophile Gautier exigía al arte que cubriera la osamenta metálica de las locomotoras, así proliferaron los decoradores de interior a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Ahí apuntaba también la misión que Proudhon encomendaba al arte: enmascarar lo útil con formas bellas en todos los ámbitos de la existencia para que todos los objetos resultasen cada vez más cómodos en su uso y, por ende, aumentar también la propia dignidad humana¹²⁵. En cierta medida la cuestión de la decoración interior de las casas era la vía con la que encauzar a través del arte la lucha de clases. Se trataba de tapizar los bancos de madera de los vagones y superar el rudimentario estadio

¹²⁴ Alfred Stevens. *Impressions sur la peinture*, cit., p. 27: «L'aménagement de nos petits appartements demande la peinture claire».

¹²⁵ Pierre-Joseph Proudhon. *Sobre el principio del arte y sobre su destinación social*, cit., p. 337.

primitivo de la tercera clase para poder descansar cómodamente en acolchados butacones estampados. El objetivo último era limar los bordes de las piezas de hierro y pulir el acero de las máquinas hasta lograr que pareciesen planchas de plata¹²⁶.

Sabido que una de las misiones del arte debía pasar por ocuparse de los interiores domésticos para acabar con la dictadura de «esa pasión característica por los bibelots»¹²⁷, nada mal encaminado iba Courbet, y bien asumida tenía su tarea de guía, cuando se puso al frente de la Federación de artistas franceses. En abril de 1870, desde la tribuna del salón de actos de la Escuela de Medicina de París, el pintor exhortó las directrices del arte nuevo «a pintores, escultores, arquitectos, grabadores y decoradores; en resumen, a todos aquellos que practican las bellas artes y el arte decorativo»¹²⁸.

Proudhon sobresalió como un verdadero defensor del *démou- blent avant la lettre*. Lo que se propuso, además de denunciarlo, fue una cruzada contra el mal gusto, contra la falsa literatura, las malas costumbres y las construcciones artificiales:

«En vano embutimos en esas casas monstruosas un mobiliario más o menos suntuoso y artístico: aparadores, armarios, mesas talladas, cuadros, estatuillas, pianos, etc. ¡Hermosa comparación! Es una ficción que tomamos por realidad. Yo daría el museo del Louvre, la Tullerías, Notre-Dame —y la Columna también— por estar alojado en una casita hecha a mi gusto, que ocuparía solo, en el centro de un pequeño recinto de una décima de hectárea, donde tendría agua, sombra, césped y silencio. Si se me ocurriese colocar dentro una estatua, no sería ni un Júpiter ni un Apolo: me importan un bledo esos señores... Pondría lo que me falta: montañas, viñedos, praderas, cabras, vacas, cor-

¹²⁶ Émile Zola. *La bestia humana*, Madrid, EDAF, 1981, p. 1564.

¹²⁷ *La Vie Moderne*, num. 1, 1^{ère} année, jeudi 10 avril 1879, p. 3: «... cette passion caractéristique pour les bibelots».

¹²⁸ Jean Périquier. *La Commune et les artistes*. Portier, Courbet, Vallès, J.B. Clément, cit., p. 63: «Peintres, sculpteurs, architectes, graveurs et décorateurs; bref, tous ceux qui pratiquent les beaux-arts et l'art décoratif».

deros, segadores, pastorcillos... ¿Cómo no nos damos cuenta de que ese desbordamiento de obras de arte, de monumentos artísticos, no tiene más finalidad, por una horrible ironía, que la de distraernos de nuestra indigencia? Si estuviésemos instruidos, si ejerciésemos nuestros derechos, si viviésemos una vida libre, ¿a caso tendríamos necesidad de escuelas de arte y de premios de Roma? ¿Acaso este nuevo París no nos causaría horror? Nos apretamos el cinturón, y, a falta de consumiciones reales, ¡nos alimentamos de espectáculos!»¹²⁹.

Esta propuesta de volver al estado del buen salvaje de Proudhon, de desornamentar la casa y meter la naturaleza en su interior, fue la que desarrolló y presentó Le Corbusier en su pabellón de *L'Esprit Nouveau* para la Exposición de Artes Decorativas de París de 1925. En ese modelo de casa para el hombre moderno que propuso ya no había arte, sino un árbol que crecía en su centro y ante el cual la propia arquitectura cedía a sus necesidades: perforaba la cubierta para dejar vía libre al crecimiento del tronco y la frondosidad de la copa,



12. Honoré de Daumier. *Les chemins de fer*. «Impressions et compressions d'un voyage», publicado en *Le Charivari*, 25 julio 1843.

¹²⁹ Pierre-Joseph Proudhon. *Sobre el principio del arte y sobre su destinación social*, cit., pp. 338-339.

exigiendo de esta manera el crecimiento natural y lógico tanto de la naturaleza como de la arquitectura, o pervirtiendo la imagen de la portada del *Essai sur l'architecture* (1753) de Marc-Antoine Laugier, donde recuperaba desde los presupuestos del neoclasicismo la idea de la cabaña primitiva como el origen de la arquitectura.

6. Paisajes de domingo.

Esa vuelta a la naturaleza también la hizo posible la moda del viaje de placer. No eran precisamente alegría y comodidad lo que transmitían los dibujos de Honoré de Daumier de su serie *Les transports en commun: Chemins de fer* (1846-1864). Esas viñetas abordaban cómica y sarcásticamente los nuevos hábitos de uso y comportamiento derivados de la experiencia del tren. Terrible era la realidad de esos viajes eufemísticamente denominados de placer; ahí el progreso se dibujaba como la aniquilación de los valores primordiales del ser humano, pues lo convertían en sospechoso criminal, mercancía maleable, impertinente charlatán, etc. *Les transports en commun* ha quedado como el corpus iconográfico más famoso de denuncia de dichos placeres prometidos, por la demagogia acerca de la igualdad y fraternidad que prometía el ferrocarril y esa pretendida eliminación de las clases sociales.

También Émile Zola se ocupó de este asunto, no sin notas terribles de humor, en un breve artículo titulado «Aux champs», publicado por primera vez en 1878, en un periódico de San Petersburgo, con el título de «Les environs de Paris». Ahí daba cuenta tanto del cambio que se produjo en la pintura de paisaje durante el Segundo Imperio (1851-1870) y la Tercera República (1871-1875) como de la moda francesa de salir de excursión. Demostró Zola su perspicaz ingenio al acusar de dicho cambio al gusto inmoderado que por entonces los parisinos mostraban por las campiñas que habían visto representadas en los Salones de pintura. Pero en esos cuadros el propio escritor echaba en falta esa parte de la realidad industrial que las

chimeneas de las fábricas y los puentes de hierro evidenciaban: la progresiva usurpación de sus tranquilos paisajes. «A medida que París ha ido creciendo, los árboles han tenido que dar marcha atrás y los habitantes, privados de vegetación, han vivido en el continuo sueño de poseer, en algún lado, una porción de campo propia»¹³⁰. La posesión y la experiencia del aire libre tan sólo la encontraron en los viajes de placer, en las visitas a los salones de pintura o en la contemplación de cuadros y estampas en sus propios hogares. Además, constreñidos y determinados por sus condiciones sociales, y como si el deseo de salir al campo fuera innato al urbanita parisino del siglo XIX, sus inquietudes estéticas quedaban limitadas y restringidas por sus posibilidades económicas: a mayor poder adquisitivo más lejos llegaría y mayor sería su experiencia del campo, de los bosques o de la costa: «Los más pobres encuentran el medio de instalar un jardín en sus ventanas; donde unos tiestos de flores son sujetados por una tabla... Así alojan la primavera en sus casas, con pocos gastos»¹³¹.

El domingo se convirtió en el día por excelencia del paseo de obreros y burgueses; domingos era lo que pintaron los pintores nuevos el resto de los días de la semana y el día de fondo de los relatos galantes de Guy de Maupassant en las orillas del Sena: «Un día de campo» y «La mujer de Paul»¹³². Tampoco Proudhon se quedó sin dar su opinión sobre el domingo y catequizó sobre los beneficios morales y sociales del domingo entendido como día religioso: el día donde quedaban abolidos las diferencias entre amo y siervo. Por otro

¹³⁰ Émile Zola. «La banlieue» (Le Figaro, 25 juillet 1881), en *Aux champs. La banlieue. Le bois. La rivière*, La Rochelle, Rumeur des âges, 1994, p. 7. [publicado con el título de «Les environs de Paris», *Le Messager de l'Europe*, Saint Petersburg, 1878)] También en Émile Zola. *Contes et nouvelles*, París, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, 1976, pp. 662-682: «À mesure que Paris s'est agrandi, les arbres ont reculé, et les habitants, sevrés de verdure, ont vécu dans le continuel rêve de posséder, quelque part, un bout de champ à eux».

¹³¹ Émile Zola. «La banlieue», cit., pp. 7-8: «Les plus pauvres trouvent le moyen d'installer un jardin sur leurs fenêtres; ce sont quelques pots de fleurs qu'une planche retient... On loge ainsi le printemps chez soi, à peu de frais».

¹³² Guy de Maupassant. *Un día de campo y otros cuentos galantes*, Madrid, Alianza Editorial, 1994.

lado, advertía la deriva moral del hombre si ese día se entregaba al ocio y al placer:

«[El domingo]... es tan sólo un día festivo sin motivo y sin objeto, una ocasión de ostentación para niños y mujeres, de consumo para los dueños de restaurantes y los vendedores de vino, de degradante holgazanería y de aumento del desenfreno... En las regiones rurales, donde el pueblo cede más fácilmente al sentimiento religioso, el domingo conserva todavía algo de su influencia social. El aspecto de una población campesina reunida como si fuera una única familia ante la voz del pastor, y prosternada en el silencio y el recogimiento ante la majestad invisible de Dios, es conmovedor y sublime... En la celebración del domingo se ha depositado el principio más fecundo de nuestro progreso futuro; y es con el favor del domingo que la reforma se cumplirá»¹³³.

Zola, en cambio, se centró en esos trayectos que llevaban al ciudadano fuera de la capital. Jerarquizó París en zonas atendiendo a la distancia recorrida según la resistencia de las piernas de los paseantes o las monedas que éstos tuvieran en sus bolsillos. La conclusión que se extrae de su relato es que esa pretendida igualdad que debían repartir los ferrocarriles quedaba en entredicho precisamente en los momentos de ocio:

«El domingo, la población que se asfixia no tiene más remedio que hacer varios kilómetros a pie para ver el campo desde lo alto de las fortificaciones. Este paseo

¹³³ Pierre-Joseph Proudhon. *De la célébration du dimanche considérée sous les rapports de l'hygiène publique, de la morale, des relations de famille et de cité*, París, Librairie de Prévot, 1845, pp. 23-24, 47-48, 87: «[Le dimanche]... n'est guère qu'un jour de fériation sans motifs et sans buts, une occasion de parade pour les enfants et les femmes, de consommation pour restaurateurs et marchands de vin, de fainéantise dégradante et de surcroît de débauche... Dans les campagnes, où le peuple cède plus facilement au sentiment religieux, le dimanche conserve encore quelque chose de son influence sociale. L'aspect d'une population rustique réunie comme une seule famille à la voix du pasteur, et prosternée dans le silence et le recueillement devant la majesté invisible de Dieu, est touchant et sublime... Dans la célébration du dimanche est déposé le principe le plus fécond de notre progrès futur; c'est à la faveur du dimanche que le réforme s'achèvera».

a las fortificaciones es el paseo clásico del pueblo obrero y de los pequeños burgueses. Lo encuentro enternecedor, puesto que los parisinos no podrían dar prueba mayor de su infortunada pasión por la hierba y los amplios horizontes... Ante ellos se extiende la zona militar, desnuda, desierta, blanca de escombros, apenas animada aquí y allá por un montón de planchas. Las fábricas dirigen sus altas chimeneas de ladrillos, que cortan el paisaje y lo ensucian con las colas de humo negro. ¡Pero qué importa! Más allá de las chimeneas, más allá de los terrenos devastados, la gente inocente vislumbra los cerros lejanos de los prados que conforman manchas verdes, grandes como manteles, árboles enanos que se parecen a los árboles de papel pinocho de las manualidades de los niños; y esto les basta, están encantados; miran la naturaleza a dos o tres leguas... Después, cuando regresan al bullicio de las calles, dicen sin reír: “Venimos del campo”. Yo no conozco nada más triste ni más siniestro que esta primera zona que envuelve París. Toda gran ciudad se hace de este mismo modo un cinturón de ruinas... Si la pobre gente hace sus delicias de los fosos de las fortificaciones, los empleados, incluso los obreros acomodados, llevan sus paseos más lejos. Estos van hasta los primeros bosques de las afueras. Alcanzan incluso la verdadera campiña, gracias a los nuevos medios de locomoción de que disponen. Además de los ferrocarriles, están los barcos de vapor del Sena, los ómnibus y los tranvías, sin contar con los coches de punto. El domingo es terrible; por cada centena de domingos de sol, se calcula que casi un cuarto de la población, cinco mil personas, toman al asalto los coches y los vagones y se dirigen al campo. Y lo maravilloso es que todas las clases se entregan a ese impulso. Las parejas llevan su comida y comen sobre la hierba. Detrás de cada arbusto, hay toda una población... Aquí habría un curioso estudio por escribir: el del gusto de los parisinos por el campo»¹³⁴.

¹³⁴ Émile Zola. «La banlieue», cit., pp. 9-15: «Le dimanche, la population qui étouffe, en est réduite à faire plusieurs kilomètres à pied, pour aller voir la campagne, du haut des fortifications. Cette promenade aux fortifications est la promenade classique du peuple ouvrier et des petits bourgeois. Je la trouve attendrissante, car les

En su artículo dejaba entrever la progresiva domesticación, humanización, reproducción, recreación y manipulación de la divinizada y sacra naturaleza a lo largo del siglo XIX, la cual se había mantenido estática e inalterable desde el siglo XVII, punto de partida cronológico de su análisis. Tras las etapas de Rousseau, Lamartine y Victor Hugo, Zola localizó el punto de inflexión y el inicio de este acercamiento poético e interés fraternal por la naturaleza en la obra literaria de Paul de Kock, muerto justamente el año en el que escribía este artículo: «Vayan a la calle Saint-Lazare, calzada de Antin, encontrarán el embarcadero para Saint-Germain, para Versailles, orilla derecha, y todos los encantadores pueblos y aldeas que se encuentran en el camino. Vayan a la puerta Mont-Parnasse, encontrarán el embarcadero para Versailles, orilla izquierda; vayan detrás del Jardín de Plantas, podrán partir con el ferrocarril que va a Corbeil. Por ahora no podemos ir más lejos... ¡pero paciencia! Nivelan, cavan, construyen puentes... subterráneos. ¡En breve iremos a comer ostras al Havre y después a cenar hígado de oca a Estrasburgo! ¡Qué cantidad de goces nos prometen los ferrocarriles!»¹³⁵.

Parisiens ne sauraient donner une preuve plus grande de leur passion malheureuse pour l'herbe et les vastes horizons... Devant eux, s'étend la zone militaire, nue, déserte, blanche de gravats, à peine égayée de loin en loin par un cabaret de planches. Des usines dressent leurs hautes cheminées de briques, qui coupent le paysage et le salissent de longs panaches de fumée noire. Mais, qu'importe! Par delà les cheminées, par delà les terrains dévastés, les braves gens aperçoivent les coteaux lointains des prés qui font des taches vertes, grandes comme des nappes, des arbres nains qui ressemblent aux arbres en papier frisé des ménageries d'enfant; et cela leur suffit, ils sont enchantés; ils regardent la nature, à deux ou trois lieues... Puis, quand ils rentrent dans la fournaise des rues, ils disent sans rire: "Nous revenons de la campagne". Je ne connais rien de si laid ni de plus sinistre que cette première zone entourant Paris. Toute grande ville se fait ainsi une ceinture de ruines... Si les pauvres gens font leurs délices du fossé des fortifications, les petits employés, même le ouvriers à leur aise, poussent leurs promenades plus loin. Ceux-la vont jusqu'aux premiers bois de la banlieue. Ils gagnent même la vraie campagne, grâce aux nombreux moyens de locomotion dont ils disposent. Outre les chemins de fer, il y a les bateaux à vapeur de la Seine, les omnibus, les tramways, sans compter les fiacres. Le dimanche, c'est un écrasement; par centaines dimanches de soleil, on a calculé que près d'un quart de la population, cinq cent mille personnes, prenaient d'assaut les voitures et les wagons et se répandaient dans la campagne. Et le merveilleux, c'est que toutes les classes cèdent à cet élan. Des ménages emportent leur dîner et mangent sur l'herbe. Derrière chaque buisson, il y a une société... Il y aurait une curieuse étude à écrire, celle du goût de la campagne chez les Parisiens».

Recordaba Zola que de Kock llamó la atención y puso de moda los alrededores de París como lugares propicios para las aventuras frívolas, las alegrías dominicales y la relajación de las costumbres que se contenían entre semana en las avenidas de la capital: gracias a él el campo volvía a ser el escenario de los placeres. Si esta reconquista se produjo, se debió en gran parte a que ahí estaban los ferrocarriles —«una cuestión muy parisina», como matizó el propio de Kock—, para conducir a estos excursionistas a las afueras de la capital. En opinión de Zola, tras el golpe de efecto dado por de Kock al recuperar los nombres de los lugares que conformaban ese anillo hasta entonces poco transitado que era la *banlieue* parisina, toda una banda de pintores acudieron a esos parajes descritos y fueron ellos los que realmente acabaron por descubrirlos al público:

«Cuando François, Corot, Daubigny abandonaron la fórmula clásica para pintar la naturaleza, irrumpieron valientemente, con la mochila a la espalda y el bastón en la mano, en busca de nuevos horizontes. Y ellos no tuvieron que ir muy lejos; en seguida cayeron en pueblos deliciosos. Fueron François y algunos de sus amigos los que descubrieron Meudon. Nadie todavía había pensado en el encanto de las orillas del Sena. Más tarde, Daubigny exploró todo el río, desde Meudon hasta Mantes; y qué de hallazgos encontró a lo largo del camino: ¡Chatou, Bougival, Maisons-Laffite, Conflans, Andrésy! Los parisinos ignoraban incluso el nombre de esos pueblos... De este modo las afueras de París estaban cada vez más presentes en cada Salón de pintura... ¡Y qué sorpresa para el público! ¡Cómo

¹³⁵ Ch. Paul de Kock. *La Grande Ville. Nouveau tableau de Paris. Comique, critique et philosophique*, vol. I, París, Au Bureau Central des Publications Nouvelles, 1842, p. 187: «Allez rue Saint-Lazare, chaussée d'Antin, vous trouverez l'embarcadere pour Saint-Germain, pour Versailles, rive droite, et tous ces charmants bourgs ou villages qui sont sur la route. Allez à la barrière Mont-Parnasse, vous trouverez l'embarcadere pour Versailles, rive gauche; allez derriere le Jardin des Plantes, vous pourrez partir par le chemin de fer qui va à Corbeil. Jusqu'à présent nous n'allons pas plus loin... mais patience! On nivelle, on creuse, on construit des ponts... des souterrains; incessamment nous irons déjeuner au Havre avec des huitres, puis dîner à Strasbourg avec un pôte de foie!... Quelle source de jouissances nous promettent les chemins de fer!».

se podían encontrar tan amables paisajes en las puertas de París! Nadie los había visto hasta entonces; y cada vez profundizaron más en este nuevo mundo; y a cada paso que daban se encontraban con agradables sorpresas. El gran cinturón exterior había sido conquistado»¹³⁶.

La imagen del artista bajo la apariencia de peregrino se dibuja también en las palabras de Zola. Ahí estaba definida la iconografía que se reconoce en *Bonjour M. Courbet* y en los autorretratos de Cézanne como artista de la campiña provenzal. Una vez más Zola constató lo que Claretie anunció después de ver lo que hacían sus contemporáneos los fotógrafos y los pintores de la Escuela de Bar-



PROMENADE PRINTANIÈRE
— Si tu es bien sage... nous ferons le tour du jardin.

13. Viñeta publicada en *Une maison, un palais*, de Le Corbusier, 1928.

¹³⁶ Émile Zola. «La banlieue», cit., pp. 23-24: «Lorsque Français, Corot, Daubigny abandonnèrent la formule classique, pour peindre sur nature, ils parurent bravement, le sac au dos et le bâton à la main, en quête de nouveaux horizons. Et ils n'eurent pas à aller loin, ils tombèrent tout de suite sur des pays délicieux. Ce fut François et quelques uns de ses amis qui découvrirent Meudon. Personne encore ne s'était douté du charme des rives de la Seine. Plus tard, Daubigny explora le fleuve tout entier depuis Meudon jusqu'à Mantes; et que de trouvailles, le long du chemin: Chatou, Bougival, Maisons-Laffitte, Conflans, Andrésy! Les Parisiens ignoraient même les noms de ces villages... Ainsi, la banlieue parisienne se révélait davantage à chaque Salon de peinture... Et quel étonnement dans le public! Comment! aux portes de Paris, on trouvait de si aimables paysages! Personne ne les avait vus jusque-là, on se lança de plus en plus dans ce nouveau monde, et à chaque pas furent des surprises heureuses. La grande banlieue était conquise».

bizon: en los cuadros de Daubigny, de 1856, de los alrededores de Mantes: *Orillas del Sena cerca de Mantes*; y en las series de heliograbados que Gustave Le Gray y Henri Le Secq habían realizado entre 1849 y 1852 en Barbizon; y en los estudios fotográficos de nubes de Charles Marville. Las ventanas de los trenes marcaron el cambio de orientación con el que se inició la pintura nueva y se confirmaba que los lugares del arte eran aquellos por donde travesaba el ferrocarril.

«La conquista de la naturaleza fue una de las tareas del siglo XIX»¹³⁷, afirmó Zola en *La novela experimental* (1880). Y para que la experiencia de la naturaleza no dependiese de la condición socioeconómica de cada individuo y para homogenizar el placer que producía la vista de los verdes prados parisinos a sus conquistadores, nada mejor que animar a las filas de la joven escuela de paisaje francés a su representación. Entonces Claude Monet, Édouard Manet, Auguste Renoir, Gustave Caillebotte, Alfred Sisley confirmaron con sus cuadros el proceso de domesticación del Bois de Boulogne, Argenteuil, Asnières y la Grenuillère; a las que se unieron los eslabones tardíos de la Grande Jatte y otras islas del Sena con las obras de Seurat y Signac, que deshacían el curso sinuoso del río y convirtieron la *banlieue* en la lógica prolongación de los bulevares de París.

¹³⁷ Émile Zola. «La novela experimental», en *El Naturalismo*, Barcelona, Ediciones Península, 1988, p. 53.

IV. Ocio y mercancía.

1. Los trenes como promesa de placer y salud.

La unión de las palabras tren y placer respondía más a una fórmula publicitaria que a una realidad. Desde el mismo momento en que este tipo de trayectos se ofrecieron al público, desde París y con dirección a la costa normanda o a pueblos y ciudades cercanos que les hacían interesantes por su historia o sus monumentos, se cayó en la cuenta de que tal enunciado era una contradicción en los términos. De manera que el placer del viaje se cuestionó desde el primer momento, porque lo que evidenciaban esos viajes era un inhumano fenómeno de amontonamiento de cuerpos en los vagones y en los andenes. El primer viaje de placer anunciado en Francia tuvo lugar el 13 de junio de 1847 y fue promovido por la Compagnie de l'Havre, lo que convirtió a la estación de Saint-Lazare en punto de partida de esta moda de las excursiones a bajo precio y centro neurálgico de concentración de la masa urbana. Además, los trenes de placer fueron los primeros que impusieron los billetes cerrados, por lo tanto, incluso las horas de placer quedaban estipuladas. Pero los viajes de placer no estaban pensados solamente para que los parisinos fueran al mar o a regiones termale, sino también para que la gente de provincias realizara excursiones y conociera la capital: las remodelaciones urbanísticas de Haussmann, los museos u otros lugares de interés de la capital¹.

A las caricaturas que ridiculizaban esos viajes de placer se añadieron los relatos y la literatura de tema ferroviario, e incluso los espectáculos musicales. En todos ellos aparecían los ferrocarriles como lugar de divertimento y donde se desarrollaban situaciones rocambolescas e inauditas. Algo avanzado

¹ Maryse Angelier. «Les trains de plaisir», *La vie du rail*, 29 janvier 1978, num. 1628, pp. 43-46.

en el tiempo, en 1886, apareció un breve monólogo titulado *Voyage en train de plaisir*, escrito por Léon de Jaquier y Henry d'Arsay. Este relato, como muchos otros contemporáneos, narraba las ilusiones de los viajeros que, antes de instalarse en sus asientos, ya soñaban y fantaseaban con esas madonas que recorrían los pasillos de los coches-cama cuando en realidad lo que se paseaba de vagón en vagón era una variada fauna:

«Ma voisine (en rêvant sans doute) a murmuré
Des paroles d'amour à mon oreille émue-
Dans le compartiment personne ne remue;
Tout dort jusqu'au quinquet qui charbonne et je sens
Se suspendre à mon cou deux bras appétissants...
Il devenait charmant, tout à fait- mon voyage...
Dans le train charmant des amours
Il nous aurait à cette allure,
Rapidement, je vous le jure,
Conduit l'un et l'autre bien loin
Quand une lumière importune
Vient illuminer notre coin
Et troubler ma bonne fortune.-
Pour voir se montre un voyageur
Faisait partir une allumette.-
En arrière je me rejette
Et qu'aperçois-je à la lueur?
-Ma voisine- elle était affreuse-
Archivieille- au moins cinquante ans!»².

En esta cómica narración, común a muchos viajes de no-placer e ilustrada en otras ocasiones también por las viñetas y las tiras de Épinal³, se denunciaba subrepticamente la implicación de los artistas y cartelistas en la configuración y la creación publicitaria del viaje ferroviario como escenario de la diversión y el desenfreno donde los cuerpos volvían a excitarse por el movimiento del tren y por el misterio del viaje. El tren,

² Léon de Jaquier, Henry d'Arsay. *Voyage en train de plaisir*, París, E. Meuriot, [1886], pp. 5-6.

³ Véase la doble página de la serie *Le chemin de fer* de Pellerin et Cie. para la Imagerie d'Épinal, num. 294, reproducida Henry Vincenot. *L'âge du chemin de fer*, París, Denoël, 1980, pp 130-131.

como no lugar y regido por las normas que le posibilitaban su propia naturaleza móvil, era el espacio donde los viajeros entendieron que regía otra moralidad, donde los encantos de las señoritas impregnaban los compartimentos y la oscuridad de la noche propiciaba todo tipo de intercambios y juegos amorosos. Tal era la oferta propuesta por una compañía teatral en el cartel que anunciaba su espectáculo: *Orient Express. Voyage en deux tableaux*, de M. Oscar Sachs y música de M. Henri Neuzillet, y que se representó en el Trianon Concert de París en el año 1896. Un corte vertical en un vagón de la Compañía Internacional de Wagons-Lits (CIWL) dejaba al descubierto las posibles aventuras amorosas y las transformaciones de las literas en estrafalarios mecanismos que maltrataban a los cuerpos y provocaban la risa⁴. Si esto ocurría en el ámbito del espectáculo y el teatro, donde las obras jugaban con los placeres que los trenes ponían en marcha, ciertos cartelistas, como Fraipont y Champenois, que trabajaron para las compañías como Les Chemins



1. Choubrac. Cartel para el musical *Orient Express*, 1896.

⁴ Cartel reproducido en Shirley Sherwood. *Venice Simplon-Orient Express. Il ritorno del più famoso treno del mondo*. Milán, Rusconi Libri, 1985 [Londres, 1983], p. 55.

de fer de l'Ouest y Les Chemins de fer d'Orléans, optaron por recrear en los carteles aquello que se iba a encontrar en el destino y pasar por alto las frivolidades del viaje, aunque resultasen más atractivas. En ese caso, lo que se prometía era el placer del destino; en ellos los oriundos todavía vestían los trajes populares, apelando al pintoresquismo.

Además, ese último tercio del siglo XIX coincidió con un cambio en los objetivos de los viajes: la oferta de los trenes de placer fue paulatinamente remplazada por la de los viajes de baños en el mar con finalidades terapéuticas. Ésta fue una práctica que, copiada de Inglaterra, se desarrolló en Francia tan pronto como las compañías ferroviarias extendieron sus redes y reforzaron sus infraestructuras hasta la costa normanda y mediterránea. Como ha estudiado ampliamente Alain Corbin, el mar dio pie a una nueva manera de vivir⁵, sobre todo social y lúdica, que apelaba al *otium cum dignitatis*: el descanso y el ocio vistos como una manera de construirse uno mismo, un tiempo privado que el individuo organiza a su gusto y en el que trata de evitar tanto la pereza como el aburrimiento⁶. El primer establecimiento balneario francés se abrió en Dieppe en 1822, y en 1837 ya se contaba con otro en Trouville; y desde 1843 los Chemins de fer du Nord empezaron a surcar los diferentes pueblos del entorno de la desembocadura del Sena para llevar allí a la clase urbana acomodada: «En Trouville la vida es una fiesta y el vestido una mascarada. El barrio de los elegantes, el verdadero centro de reunión, está cerca del casino, bajo la carpa donde están las sillas»⁷. Desde el punto de vista artístico, los baños de mar fueron un tema en el que también destacaron los

⁵ Alain Corbin. *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage. 1750-1840*, París, Aubier, 1988, p. 103.

⁶ Alain Corbin. *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage. 1750-1840*, cit., p. 284.

⁷ *Les bains de mer au temps des maillots rayés* Textes choisis et présentés par Georges Renoy. Bruselas, Rossel, 1976, p. 43: «À Trouville, la vie est une fête, le costume une mascarade. Le quartier général des élégants, le vrai rendez-vous, est près du casino, sous la tente-abri où se trouvent les chaises».

pintores impresionistas, Manet y Boudin; con éste dieron muestras de las nuevas costumbres adquiridas por la pudiente burguesía de su tiempo en las playas de Honfleur, Deauville y Trouville. Las fotografías datadas en 1900 de las ciudades de Ostende o de Trépot supusieron la sorprendente y abigarrada actualización de aquellos cuadros impresionistas de los baños de mar.

Si se publicitó que en la costa normanda todo era una fiesta, y si allí se llegaba en tren, con la misma rapidez con la que aparecieron este tipo de viajes al mar surgió su moda, su obsesión y su enfermedad. Esta nueva enfermedad nacional – la de curarse en el mar – era tal al menos por dos razones: porque estaba íntimamente asociada a los ferrocarriles y porque amplió el conocimiento y el disfrute de nuevos lugares. De manera que estos viajes terapéuticos al mar confirmaban que la sociedad decimonónica continuaba enferma:

«Nos referimos, señoras y señores, a que si estas enfermedades están un poco deterioradas, sus médicos, después de haber agotado todas sus fórmulas farmacológicas, les enviarán a los baños de mar... Que sufre una gastritis, baños de mar; si es una cefalalgia, baños de mar; neuralgia, baños de mar; reumatismo, descamación, bocio, artritis, aburrimiento, esterilidad, siempre baños de mar; es la panacea»⁸.

Esta manía y moda por pretender curar todos los males con inmersiones en el agua salada y por la influencia de las corrientes marinas se debió al auge que tuvieron los médicos hi-

⁸ Jean-Charles Caillou. *Le bateau à vapeur et les bains de mer*, Nantes, Imprimerie de Forest, 1844, pp. 89-90 [reed. *Voyage de Nantes au Croisic en 1845*, Nantes, Éditions Joca seria, 1993, p. 89]: «Nous disons donc, mesdames et messieurs, que ces santés sont quelque peu endommagées et que vos médecins, après avoir épuisé sur vous tout leur formulaire pharmaceutique, vous envoient aux bains de mer... Vous, vous jouissez d'une gastrite, bains de mer; vous, c'est une céphalalgie, bains de mer; névralgie, bains de mer; rhumatisme, dartres, goitres, scrofules, ennui, stérilité, bains de mer, c'est la panacée».

gienistas y las teorías hidroterapéuticas a comienzos de siglo XIX. Esta moda ocasionó, ya a mediados de siglo, que la playa abandonase en gran medida su lado lúdico como lugar de divertimento y se transformase en lugar de trabajo y hospital. Aunque no fue inmediata, no faltó la respuesta humorística por parte de artistas, músicos y poetas a esta manía de los baños de mar; y si hubo hidromanía, sarcásticamente encontró su respuesta en la hidropatía, aludiendo así al mal de época del gusto por las efímeras modas como síntoma de rabiosa modernidad.

El 22 de enero de 1879 salió el primer número de la revista literaria satírica ilustrada *L'Hydropathe*, órgano difusor de las ideas y las obras del círculo de los excéntricos hidrópatas, fundado en París por Emile Goudeau. Se definieron como fervientes críticos de Émile Zola y su naturalismo, en sus reuniones tan sólo se bebía cerveza y los juegos de azar estaban totalmente prohibidos. Los artículos, reseñas y poemas que en



2. Luigi Loir, por Cabriol. Portada de *L'Hydropathe*, 12 junio 1879.

esta revista aparecieron estaban firmados por Félicien Champ-saur, Alphonse Allais, Paul Allais, Jules Claretie, Charles Cros, André Gill, Paul Vivien y el mismo Émile Gouneau. Como una más de las manías modernas, la esnob hidropatía, con sus causas y su cura, tuvo su mención en esta revista. A modo de guiño, en la portada del número 11, del 12 junio 1879, que estaba dedicada al pintor austriaco Luigi Loir. Cabriol, el hidrópata dibujante, lo caricaturizó sosteniendo en una mano una paleta con forma y cara de sol, en la otra agarraba un pincel – que también hacía las veces de pipa– cuya madera servía de vía a una locomotora humeante. Una vez más, el tren aparecía como atributo e imagen del artista moderno:

«[Luigi Loir] Es *intuitivo* de una manera completamente particular, puesto que ve perfectamente la realidad en un vistazo, a la vez hondo y rápido, y lo que da parece ser una instantánea fotográfica cerebral de los objetos. En el fondo, él *trabaja* a partir de lo real, o a partir de la copia que conserva en su tenaz memoria. La misma rapidez y la misma fuerza manifiesta en el empleo de los medios materiales: pinta al vapor. Con dos pinceladas construye una calesa, una máquina de vapor, un navío y todos los bibelots posibles como imposibles, con el escalofrío de la realidad sobrenatural»⁹.

Loir pintaba al vapor porque sus ojos, su memoria y sus manos de pintor realizaban la misma tarea que las ventanas

⁹ Émile Gouneau. «L'Hydropathe Luigi Loir», *L'Hydropathe*, num. 11, 12 juin 1879, s. p. [reimpr. Ginebra, Slatkine Reprints, 1971, nums. 1-37 de la edición de París de 1879-1880]: «C'est un *intuitif* d'un genre tout à fait particulier; car il voit, et parfaitement la réalité, mais d'un coup d'oeil à la fois si profond et si rapide, qu'il semble être une instantanée photographique cérébrale des objets. Au fond, il *fait* d'après nature, ou d'après la copie qu'il en garde en sa mémoire tenace. La même rapidité et la même force se retrouvent dans l'emploi des moyens matériels, il peint à la vapeur. Il construit, en *deux coups de pinceaux*, une calèche, une machine à vapeur, un navire, et tous les bibelots possibles et impossibles, - avec un frissonnement de réalité dessus».

de los vagones: ver el paisaje en detalle o como manchas atendiendo a la velocidad de desplazamiento. Acumular vistas para recrearlas después; fumar y pintar, porque el vapor y el humo eran ya consabidos ingredientes de la pintura. Loir no fue el único hidrópata que recibió de manos de sus excéntricos colegas el reconocimiento del don de la creación artística al unir el humo con la inspiración. Unas semanas más tarde, el 20 agosto 1879, la portada de *L'Hydropathe* estaba consagrada al dramaturgo Grenet-Dancourt. Lo habían representado de pie, y a su lado aparecía una pipa cuyo humo albergaba el cuerpo desnudo de una joven en ligera torsión, cual musa etérea cuyas palabras iban a ser absorbidas por el poeta.

En torno a la hidroterapia surgieron nuevos hábitos y necesidades que requerían nuevas infraestructuras. Las largas estancias en las ciudades de la costa exigieron la oferta de acti-



3. Champenois. *Bains de mer*. Cartel para los Chemins de fer d'Orléans.

vidades complementarias a las de los balnearios y que, en la medida de lo posible, también resultasen beneficiosas para la salud. Mientras que las terapias se concentraban en el interior de los hoteles termales, las playas se fueron llenando de bañistas y deportistas vestidos de manera especial. Este cambio fue dirigido en gran parte por la propia economía de las ciudades termales, las cuales no podían subsistir solamente de los ingresos que dejaban los linfáticos y los anémicos, sino que necesitaban a los turistas. El mar, paulatinamente, en las primeras décadas del siglo XX dejó de ser un medicamento para convertirse en un lugar de vacaciones¹⁰.

En esas mismas playas normandas, escenario de los primeros balnearios, arrancó una cultura y una moda que caracterizó a la alta burguesía por su culto al cuerpo, también importada por los ingleses y cuyo reflejo inmediato fue la adopción de su mismo vocabulario. Así, las revistas ilustradas y los periódicos de moda de la *belle époque* se recreaban con términos como *tenniswoman*, *yachtwoman*, *vélocéwoman*, etc.¹¹ El gran éxito de esta fórmula vacacional fue que las mismas ciudades que habían destacado por sus balnearios fueron quienes llevaron a cabo su pacífica reconversión en estaciones deportivas durante el día y en de salas de fiestas por la noche. En la década de 1920 el Deauville-Express era el único medio que ofrecía servicio de coches-cama para aquellos noctámbulos que salían de Plage Fleurie y debían estar en París al día siguiente¹². Función similar a la que realizaba el Tren Azul hacia el Mediterráneo en la línea del PLM. Este fenómeno de los deportes al pie del mar convulsionó en tal medida a los estamentos más acomodados de la sociedad que incluso la moda y los modistos se trasladaron a los centros donde bullía la energía y el dinero. Así fue como irrum-

¹⁰ Pierre-Emmanuel Main. cat. *Aux baigns de mer: 1830-1930*, Trouville, Musée de Trouville, 1986, s. p.

¹¹ Cat. *Un siècle de baigns de mer dans l'estuaire de la Seine, 1830-1930*, Honfleur, Société des Amis du Musée Eugène Boudin, 2003, p. 33.

¹² Cat. *Un siècle de baigns de mer dans l'estuaire de la Seine, 1830-1930*, cit., p. 29.

pió la «moda balneario». A comienzo de la década de 1920 Coco Chanel se instaló en Deauville y se inició en los diseños de trajes de baño y ropa de punto apta para la práctica del tenis y el golf; y en 1924, en la misma ciudad, Jean Patou abrió una tienda especializada en bañadores y en la que también vendía sus fulares y sus suéteres¹³. Sin dejar la costa atlántica francesa, en 1928 el periódico *Le Sud-Ouest économique* publicó un artículo sobre Biarritz, otro destino estival a la moda, en donde el autor se hacía eco de todos esos tópicos con los que tanto gustaba identificarse a la sociedad *chic* europea. Curiosamente se trataba de un número especial sobre la hulla blanca y la electrificación de los ferrocarriles de la Compagnie du Midi. Ahí reconocía a la hulla blanca y la electricidad como las creadoras del confort y los placeres modernos y cantaba espritnouvistamente la eliminación del humo de las locomotoras de vapor:

«Se dice con razón que era la “ciudad de todas las elegancias”. Elegancia, en efecto, en el marco que la envuelve. Elegancia incluso de sus barrios situados en los huecos de los acantilados o magistralmente instalados sobre los promontorios que golpean el magnífico océano. Elegancia incomparable, finalmente, del conjunto de sus huéspedes, que vuelven de todos los puntos del planeta con una fidelidad completamente asumida, dispuestos a recorrer su adorable campo, disfrutar de la constante suavidad de su clima, etc.»¹⁴.

¹³ Patou fue el primero, en 1927, que lanzó a la venta un aceite bronceador para el cuerpo: el aceite de Caldea.

¹⁴ Comte de Rivière. «Biarritz», *La houille blanche. L'électrification des chemins de fer du Midi et l'essor économique de la région du sud-ouest*, Numéro spécial de propagande publié par *Le Sud-Ouest Économique*, neuvième année, num. 171, 29 février 1928, p. 327: «On a dit avec raison qu'elle était la “ville de toutes les élégances”. Élégance, en effet, du cadre qui l'entoure. Élégance encore de ses quartiers blottis au creux des falaises ou royalement étalés sur les promontoires que bat un océan magnifique. Élégance incomparable, enfin, de la foule de ses hôtes qui, de tous les points du globe, reviennent, avec une fidélité définitivement acquise, pour parcourir sa campagne adorable, jouir de la constante douceur de son climat...».

Para que hubiera elegancia, se exigía limpieza; y si el carbón había infectado los núcleos urbanos con su lepra negra a lo largo de todo el siglo XIX, milagrosamente el primer signo del renacimiento apareció encarnado en la hulla blanca, la medicina a las manías decimonónicas: «Esta simple transformación técnica revolucionará el urbanismo de hierro. El paisaje del purgatorio desaparecerá. Manos negras, rostros sucios, fachadas negras, coches negros, maletas negras, aceras negras, hedor mezclado con azufre, no serán sino un recuerdo»¹⁵. La electricidad, para Le Corbusier y la ideología purista, se imponía como un asunto de supervivencia.

La moda desatada por el deporte dio lugar a la consecuente aparición de revistas y periódicos exclusivamente deportivos: *Le sport*, *Le journal des gens du monde* (1854-1900), el primero en su categoría, y *La vie au grand air* (1898-1922), entre otros. En 1881 se fundó la Oficina de las Federaciones europeas de gimnasia y en 1896 el Barón Pierre de Coubertin organizó las primeras olimpiadas de la era moderna. Este proceso por el cual el deporte ganaba el terreno a la hidroterapia se desenvolvía paralelamente a ese otro proceso de eliminación y depuración de la imagen del ferrocarril que se estaba llevando a cabo en el ámbito de las artes plásticas en los años del cambio de siglo y que se prolongó hasta el período de entreguerras. Por lo tanto, quedaba siniestramente claro que las manías, las referencias iconográficas y las costumbres característicamente decimonónicas fueron ocultándose y reduciéndose a los interiores hospitalarios, apartándolos así de la vista, y que en cambio se prefería y se impulsaba la visión de cuerpos atléticos, sanos y es-

¹⁵ Le Corbusier. *Sur les quatre routes. L'automobile. L'avion. Le bateau. Le chemin de fer. Comment aménager notre territoire*, Paris, La Fondation Le Corbusier, Éditions Denöel, 1970 [1941], p. 112: «Cette simple transformation technique révolutionnera l'urbanisme du fer. Le paysage de purgatoire s'effacera. Mains noires, visages salis, fde purgatoire s'effacera. Mains noires, visages salis, façades noires, voitures noiresn, bagages noirs, trottoirs noirs, puanteur mêlée se souffre, ne seront plus qu'un souvenir» [Trad. en *Por las cuatro rutas*, Barcelona, Gustavo Gili, 1972, p. 84]

cultóricos al pie del mar. Baste recordar, en este sentido, que en esos primeros años del siglo XX Thomas Mann escribió sus dos novelas sobre enfermos y balnearios, donde puso de manifiesto el grado y la naturaleza de la enfermedad de que adolecía la sociedad centroeuropea por entonces: *La montaña mágica* (1912-1914) y *La muerte en Venecia* (1912). En un caso las playas del Lido veneciano empezaban a dejar sitio a los bañistas, en el otro la montaña despejaba sus laderas para los esquiadores, otro de los deportes ampliamente publicitado en Europa mientras que los enfermos descansaban en las terrazas de sus habitaciones envueltos en mantas.

2. El viaje nocturno: la garantía de la continua circulación.

La movilidad consustancial a los trenes exigía que los viajes no se detuvieran aunque llegara la noche; al contrario, era entonces cuando éstos cobraban nuevos y más atractivos matices. En el cambio de siglo los grandes viajes internacionales e intercontinentales fueron vistos como pequeñas estancias o vacaciones a bordo de un tren. A la idea de divertimento y fascinación del viaje y del desplazamiento pasivo se añadió la de nocturnidad y se ahondó en los principios de lujo y confort. Las compañías ferroviarias, como los artistas y diseñadores de carteles, tuvieron que hacer frente a la tarea de publicitar la noche ferroviaria. Había que depurar la literatura de las leyendas a las que habían dado lugar los trenes como escenarios de crímenes, homicidios, violaciones y robos. A la inquietud por el potencial delito se añadía el sugestivo envoltorio ornamental de los trenes de lujo de finales de siglo XIX. Los trenes no eran, pues, solamente medios de transporte sino también escenarios de trepidantes historias y sus viajeros los actores de las mismas.

Para afrontar viajes de largo recorrido los ingenieros debieron proponer habitáculos y vagones que reunieran unas condiciones de comodidad dignas para los viajeros. Los primeros ejemplos conocidos de coches camas procedían de América, diseñados hacia 1838. En seguida, tanto los ingenieros como las compañías se pusieron en marcha para perfeccionar esos modelos. Se sucedieron diferentes nombres vinculados a la evolución del coche-cama: T. Woodruff, Burligton, Webster Wagner y, finalmente el más renombrado y famoso, Georges Pullman, quien legó su nombre al modelo definitivo de este tipo de vagones.

A los largos vagones-cama de pasillo corrido con literas a ambos lados —una fórmula primordial y simplificada muy próxima a la idea de hospital de campaña improvisado, dormitorio común monástico o al modelo de habitación moderna funcional y desornamentada— se le fueron añadiendo cortinas y elementos de separación con los que ofrecer garantía de intimidad



4. Honoré de Daumier. *Les transports en commun. En chemin de fer*. «El rostro de este hombre no me dice nada bueno», publicado en *Le Charivari*, 26 agosto 1864.

a los que se disponían a dormir tras ellas. Esta idea del coche-cama modelo Pullman, que encarnaba la democratización del confort, fue la que importó a Europa el belga Georges Nagelmackers tras realizar un viaje a los Estados Unidos en 1867. La memoria de su viaje y el análisis de todas sus curiosidades técnicas fueron publicados bajo el título *Project d'installation de wagons-lits sur les chemins de fer du continent* (1870) y en 1872 Nagelmackers fundó la CIWL. Un año más tarde la compañía fue absorbida por la americana Mann Boudoir Sleeping Car Company, de W. D'Alton Mann, quien había puesto en marcha una particular idea de vagón-*boudoir*¹⁶ que no había encontrado muy buena acogida en América. La alianza con Nagelmackers se reflejó en el proyecto de un nuevo tipo de vagón: durante el día funcionaba como un elegante salón y por la noche se montaban camas acolchadas en *boudoirs*, especialmente aislados contra el ruido y bien amortiguadas, con el objetivo de eliminar las oscilaciones durante el viaje. Nagelmackers quería construir palacios sobre raíles y para ello, en 1882, introdujo el vagón restaurante como pieza fundamental del convoy. De manera que el tren reflejaba y se adecuaba a las exigencias modernólatras de



5. Disposición nocturna de un vagón tipo Pullman, 1865c.

¹⁶ Boudoir: pequeña habitación elegantemente decorada y de carácter reservado donde los dueños de la casa se retiran para disfrutar de su intimidad o donde tienen lugar reuniones o encuentros con sus conocidos y amigos más íntimos.

la burguesía adinerada y de la aristocracia: la de sentirse transportado y participar en un largo viaje a través de las noches y los días, y reunir la comodidad y el lujo de sus casas sin que fuera en detrimento de la seguridad y tranquilidad de los viajeros. El propósito era que se pudiera «dormir en un vagón bien calentado en invierno, bien ventilado en verano, el cuerpo extendido para un descanso reparador, mientras que el tren marchaba hacia estaciones lejanas»¹⁷.

Las palabras economía y dinero fueron las que hacia casi cien años habían puesto los trenes en marcha por el planeta y con las que llegó a identificarse. Esas mismas palabras mágicas se mantuvieron también como los motores y la razón de ser de los trenes nocturnos: «Un viaje no debe interferir en sus horas de trabajo. Viaje por la noche en Wagons-lits. Gracias a los Wagons-lits economizará tiempo, preocupaciones y dinero»¹⁸. Una de las primeras consecuencias de la existencia de estos trenes de lujo de largo recorrido fue que el ferrocarril dejaba de ser el medio de transporte de la masa y se volvían a marcar diferencias de clase. El lujo y el confort habían sido conquistados paulatinamente como derecho democrático por el viajero a lo largo del siglo XIX y estos trenes lograron poner en circulación por todo el mundo los lujosos apartamentos parisinos.

Primero se introdujeron los coches camas y luego los vagones restaurantes para dar el servicio de comidas durante el

¹⁷ *Catalogue Général Officiel. Exposition Internationale Universelle de 1900. Tome Premier. Groupe I. Éducation et Enseignement. Classe 1 à 6.* Paris, Imprimeries Lemerrier, 1900, s. p: «...dormir à l'aise dans un wagon bien chauffé l'hiver, bien aéré l'été, le corps étendue en un délassement réparateur, tandis que le train roulait vers des stations lointaines...».

¹⁸ Anuncio publicado en *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens. Guide. Paris. Service d'été, 27 mai 1962*, p. 260: «Un voyage ne doit pas empiéter sur vos heures d'activité. Voyagez la nuit en Wagons-Lits. Grâce au Wagons-Lits, vous ferez une économie de temps, de soucis, d'argent».

trayecto: «La innovación era deliciosa y práctica. Sentarse delante de una mesa elegantemente compuesta y atentamente servida, saborear sin prisas platos calientes, preparados con esmero, y tener delante de los ojos, a través de los cristales del vagón, un divertido panorama móvil, el desfile enloquecido de ciudades, campos y bosques; ¿no es delicioso viajar de esta manera? Y los viajes, ¿en lugar de ser un suplicio del que se desea poner fin, no se convierte en algo agradable que gustase prolongar?»¹⁹. Poco tiempo tardaron en organizar y tapizar lo que serían los vagones-salones o vagones-club. Sin olvidar que, apenas recién estrenado el siglo, algunos de esos convoyes de lujo también contaron con gimnasio; así, sus usuarios podían satisfacer los nuevos hábitos deportivos que habían adquirido y practicaban. Al mismo tiempo, gracias a la paulatina conquista



6. Sección de un vagón-boudoir diseñado por Alton Mann para el mercado americano, 1872.

¹⁹ *Catalogue Général Officiel. Exposition Internationale Universelle de 1900. Tome Premier. Groupe I. Éducation et Enseignement. Classe 1 à 6*, cit., s. p: «L'innovation était charmante et pratique. S'asseoir devant une table élégamment dressée et prestement servie, savourer sans hâte des mets chauds, préparés avec soin, et avoir sous les yeux par delà les glaces du wagon un amusant panorama mobile, la course éperdue des villages, des plaines et des bois: n'était-ce pas exquis de voyager ainsi, et les voyages, au lieu d'être une corvée qu'on est impatient d'accomplir, ne devenaient-ils pas un agrément qu'on aime à prolonger?»

de velocidad, lograron hacer creer que las distancias se iban acortando, y para no incurrir en coordenadas propias de geógrafos o estadistas, las compañías buscaron nombres sugerentes con los que bautizar a los trenes y los servicios que ofrecían. Apareció el famoso Orient-Express (1883), que enseguida se ramificó atendiendo a los nuevos destinos, como fue el Golden Arrow (1929) –de Londres a París–; la línea Venice-Simplon-Orient-Express; el Train Bleu (1924) –París-Niza-Ventimiglia–; o la Etoile du Nord –París-Bruselas-Ámsterdam (1927) y el gran proyecto ruso del Transiberiano (1900) –entre Moscú y Vladivostok.

Las descripciones de cómo eran estos trenes dan buena idea de que no distaban mucho de las viviendas las más profusamente decoradas. La atención que recibían los usuarios en estos trenes de lujo servía para amortiguar y silenciar toda reminiscencia a los trenes como máquinas ruidosas, incómodas o sucias: «En cuanto al ordenamiento interior [del coche-cama], ofrece todos los perfeccionamientos deseables... las camas están entrecruzadas, siguiendo una disposición nueva, cómoda y



7. Disposición del bar Trianon, en un vagón tipo Pullman del tren Flèche d'or, 1927.

práctica. Los servicios se encuentran anexos a cada compartimento, con el fin de evitar a los viajeros el paseo matinal a través del pasillo. La calefacción, la iluminación y la ventilación dan cuenta del máximo progreso aplicado a la industria de transportes, aunque la cuestión de la iluminación en particular sea para los ingenieros de la Compañía el objeto de estudios y experiencias constantes... Añadir que el servicio, a bordo de los trenes de lujo, se lleva a cabo con la máxima corrección, con una exactitud y una probidad absolutamente irreprochables. El personal es elegido con un cuidado extremo y sometido a la más estricta disciplina. Es una de las cualidades que más aprecia la clientela cosmopolita en la excelente organización administrativa de la Compañía Internacional de los Wagons-Lits»²⁰.



8. Publicidad de la compañía PLM de sus trenes de lujo, 1910c.

Los cartelistas se hicieron eco del deseo de las compañías por vender la economía del tiempo y de hacer productivas las horas de la noche: con el humo de las locomotoras fabricaron el sueño del destino. Esa fue la tónica general de los anuncios de las compañías ferroviarias, y Pullman y Nagelmackers consiguieron que el viajero disfrutara de su tiempo, de la comida a la cena, del mismo modo que si estuviera en su casa. La leyenda negra de que viajar durante la noche era algo parecido a entrar en un túnel y no salir de él hasta que despuntasen los primeros rayos de sol se desvaneció tan pronto como sonaron los primeros descorchos de botellas de champán en el interior de los vagones-restaurantes. La CIWL convirtió el tiempo del viaje en un tiempo de fiesta. La circulación nocturna apaciguó todos los temores porque la propia noche anestesiaba al viajero, porque la oscuridad no permitía ver el paisaje que se atravesaba y no había realidad visible exterior que recrear; por lo tanto todo estaba dispuesto para la ensoñación. De ahí que la idea de desplazamiento fuera sustituida por la de sentirse acunado y emergieran melancólicas reminiscencias infantiles en el interior del vagón. El paisaje por la noche se hizo secundario; todo era un túnel negro escarbado gracias a las potentes luces frontales de estas luciérnagas de hierro, imparables en su batir de bielas y giros de ruedas. Eran estas luces las que inventaban los raíles

²⁰ *Catalogue Général Officiel. Exposition Internationale Universelle de 1900. Tome Premier. Groupe I. Éducation et Enseignement. Classe 1 à 6*, cit., s. p: «Quant à l'aménagement intérieur, il offre les perfectionnements désirables. ... les lits sont entrecroisés, suivant, une disposition nouvelle, commode et pratique. Des cabinets de toilette sont annexés à chaque compartiment, afin d'éviter aux voyageurs la promenade matinale à travers le couloir. Le chauffage, l'éclairage et la ventilation réalisent le maximum de progrès appliqué à l'industrie des transports, bien que la question de l'éclairage, en particulier, soit pour les ingénieurs de la Compagnie l'objet d'études et d'expériences constantes... Ajoutez que le service, à bord des trains de luxe, est fait avec une correction, une exactitude et une probité absolument irréprochables. Le personnel est choisi avec un soin extrême et soumis à la plus stricte discipline. C'est une des qualités que la clientèle cosmopolite apprécie le plus dans l'excellente organisation administrative de la Compagnie Internationales des Wagons-Lits».

al paso de las locomotoras y cuyo humo expulsado borraba su propia huella.

De noche a través de Europa es la frase que el artista vienés Egon Schiele escribió como si se tratara de un tétrico *dictum* en el dibujo a tinta y acuarela que realizó en 1906: una locomotora arrastra cinco vagones que acaban de pasar por un puente de hierro. En la noche no sólo las luces hacían visible el largo tren, sino que la persistencia del vapor, la señal de que el tren recorría Europa, ofrecía el espectro de aquellos vagones antes de que desaparecieran y se diluyesen en la noche.

Muchos trenes nocturnos vio y escuchó Schiele durante su infancia, que pasó en la estación de Tulln, donde su padre fue jefe de la misma hasta 1905, año en que murió. Hasta entonces apenas se habían recreado viajes nocturnos pues había primado la estación y el viajero. El cambio de siglo y los años previos a la Primera Guerra Mundial marcaron un cambio de rumbo en la imagen ferroviaria. Ya no fueron las estaciones sino los guardagujas en sus puestos los que dirigieron el destino de la humanidad. La gruesa capa de nocturnidad que homogeneiza la orografía de ese espacio de tránsito de la acuarela de Schiele no permite dilucidar qué lugar de Europa está atravesando el tren, sino que él es el soplo de energía que revitaliza a todo el continente. El tren rasga la noche mientras que en su interior es siempre de día: el placer del viaje nocturno habita dentro. En este sentido, los trenes dejaban de ser fábricas de pintura para convertirse en el habitáculo del tránsito por el con-

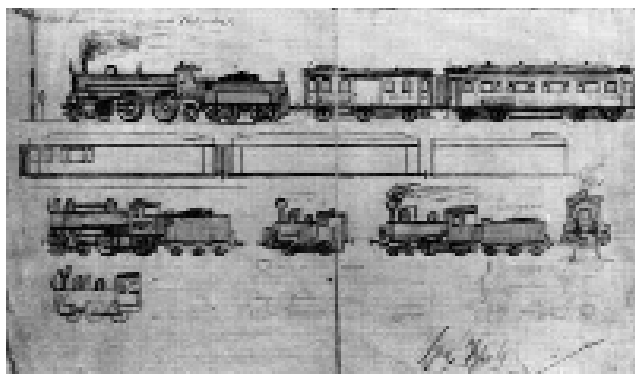


9. Egon Schiele. *De noche, a través de Europa*, 1905.

tinente. Un buen equivalente literario de la acuarela de Egon Schiele lo compone los poemas del viajero Valéry Larbaud, que en 1913 escribió la siguiente *Ode*:

«Prête-moi ton grand bruit, ta grande allure si douce,
Ton glissement nocturne à travers l'Europe illuminée,
Ô train de luxe! et l'angoissante musique
Qui bruit le long de tes couloirs de cuir dorés
Tandis que dernière les portes laquées, aux loquets de
cuivre lourd,
Dorment les millionnaires
Et je suis ta course vers Vienne et Budapesth,
Mélant ma voix à tes cent mille voix,
Ô Harmonika-Zug!»²¹.

Pero ni los trenes de lujo llegaban a todas partes ni todos los viajeros estaban dispuestos a cogerlos. Es el caso de Darío de Regoyos y Émile Verhaeren en su viaje casi etnográfico por España. En *La España Negra* (1899), Darío de Regoyos señalaba que el ritmo de su viaje lo marcaba la llegada y la partida de las ciudades: por las mañana las dejaban, justo de madrugada, «para no desilusionarnos de lo que habíamos visto la víspera entre tinieblas»²². Y esas tinieblas no eran sino el vapor



10. Egon Schiele. Dibujos de trenes, 1900.

²¹ Valéry Larbaud. «Les poésies de A.O. Barnabooth», en J. P. Caracalla (ed). *Petite anthologie de la poésie ferroviaire*, cit., p. 98.

mismo de las locomotoras anunciando su llegada, que era también su partida, cuyo humo colmaba los pueblos e imposibilitaba crear paisajes. Muy lejos de probar los viajes de lujo estaban Regoyos y Verhaeren, fundamentalmente por propia voluntad, ya que como buenos observadores y viajeros experimentados sabían que los tipos interesantes, aquellos que revelaban con su aspecto, presencia y conversación cómo era la vida en esos pueblos, sólo los encontrarían viajando en tercera clase. A este propósito Regoyos señaló que en los lujosos, esplendurosos y abrigados vagones de primera tan sólo lograba uno cruzarse con empleados correctos y con turistas. En sus trenes de lujo el viajero no existía o se retiraba a su compartimento, desaparecía.

Nada despreciable fue la labor que realizó la literatura para convertir los grandes expresos internacionales en el escenario idóneo donde satisfacer y dar rienda suelta a todo tipo



11. El viaje en coche cama. *Le Charivari*, 3 febrero 1881.

²² Darío de Regoyos. *La España Negra*, Barcelona, José J. de Olañeta Editor, Hesperus, 1989 [1899], p. 79.

de fantasías y placeres. Eso fue lo que buscaba y encontró el Príncipe Vibescu, protagonista de la obra de Guillaume Apollinaire *Les onze mille vierges* (1907), durante un viaje en el Orient-Express de París a Bucarest; y tan intenso fue el placer alcanzado que culminó en necrofilia. Tras el relato del hospodar de Apollinaire, todo viajero desarrolló una curiosidad infinita por sus compañeros de vagón para obtener información personal sobre ellos. Por esa vía y en esas horas de la noche el mito de *la madone des sleeping cars* no tardó en fundarse; y no se trataba precisamente de apariciones de vírgenes a piadosos viajeros ni modelos rafaelescos paseándose por los pasillos. En 1925 apareció un libro titulado de esa manera y escrito por Maurice Dekobra, cuyo rebuscado y exótico apellidado ocultaba a un extravagante habitual de los trenes de lujo.

Con su novela sentó un antes y un después en la literatura ferroviaria y en la experiencia del viaje nocturno. Fue tan grande la publicidad y la excitación que llegó a producir en el público esta dama espectral de los coches-cama, que los viajeros tan sólo soñaban con ser víctimas de esta ánima de los trenes. Fix-Masseau, que había vivido en esos tiempos, retomó el tema muchos años después para un cartel del Venice-Simplon-Orient Express: abajo la *madone* fumaba un largo cigarrillo y arriba los vagones atravesaban Europa a toda velocidad. La madonna, la espía, la fumadora, era quien dirigía entonces la máquina que tira de vagones colmados de lujo y voluptuosidad; ella es quien ponía en marcha el deseo de los viajeros, el de la promesa del destino tanto como el de la incertidumbre emocional del trayecto. Curiosamente, y para atenuar más las temerosas hazañas nocturnas de este mito de los coches camas, existe otra versión de este cartel en el que tan sólo uno de los compartimentos del tren tiene la luz encendida; de manera que en este segundo ejemplo la víctima ya había sido elegida. Fix-Masseau publicitaba un tren que ya no era movido por locomotoras

sino por el humo y las misteriosas intenciones de uno de sus viajeros.

Fumar se convirtió en un lugar común en la publicidad ferroviaria de los años veinte, la cual incluso compartió temas con la publicidad de tabaco. Así, ambas coincidieron y promovieron que el humo de las locomotoras no desaparecía con la electrificación de las líneas ferroviarias, sino que lo asumían los viajeros cuando fumaban. Lo sorprendente ahí era la actualización, en esas primeras décadas del siglo XX, de la idea de que fumar era una señal de distinción moderna, cuando tanto fumar tabaco como viajar en tren habían llenado el cielo de espesas nubes desde hacia un siglo y eran acciones con las que se se había definido el siglo anterior. De modo que durante la década de 1920 el ferrocarril –su publicidad, el comportamiento de los



12. Fix-Masseau. Cartel para la línea Venice-Simplon Orient Express, 1981c.

viajeros, etc.— remitía a sus orígenes y los reconocía; y fue en ese proceso de actualización donde los artistas se entretuvieron en ocultar y enmascarar dicha procedencia.

Desde los carteles publicitarios los diseñadores invitaban al viaje nocturno: «El país de vuestro sueño se encuentra al final de la noche», decía el cartel de Roland Hugon para PLM. En el humo de las locomotoras surgían esos sueños, se hacían visibles las promesas. Como la noche ensombrecía el paisaje exterior visto desde las ventanas, lo que quedaba era la posibilidad de crear el paisaje del sueño en la cola de humo de la locomotora; los trenes se interpretaron de este modo como fábricas de sueños. Si de día el humo recreaba la realidad visible, de noche acogía una realidad posible; pero ya fuera de día como de noche, lo pensado y lo creado se diluían siempre en el aire.

El funcional mínimo espacio que proponían los coches camas —estas alcobas abstractas, anónimas y siempre en circulación—, sometido a un continuo proceso de organización para conquistar el principio de comodidad, en seguida se reveló como un espacio equiparable a una casa. Ya desde la Exposición Universal de París de 1867 se puso de manifiesto una consciente exhibición del confort que los vagones de tren eran capaces de ofrecer a los viajeros. Entonces se equiparó el vagón de primera clase a una casa con el propósito publicitario de anunciarlo como un palacio, como un lugar propicio para la exaltación de los sentidos y de la belleza, como lugar de experiencia sensible. Esta idea se llevó hasta el paroxismo a lo largo de las últimas décadas del siglo, y así, en la década de 1920, los trenes, se entregaron a los exuberantes y exagerados motivos del *art déco* y se convirtieron en el prefacio y la prolongación de la Exposición de Artes Decorativas e Industriales de París celebrada en 1925: «Se ha podido ver en la Exposición Internacional de las Artes Decorativas de 1925 coches-camas y vagones-salón en los que nuestros grandes decoradores, Ruhl-

mann, Francis Jourdain, Rapin, habían realizado unos destacados conjuntos»²³.

Tan extendido e infiltrado estaba el gusto de la decoración interior doméstica en la disposición de los vagones, y viceversa, que incluso el propio Maurice Dekobra se había hecho instalar un vagón en su apartamento. No decoró una habitación a la manera de, sino que realmente lo era: «No podía ser de otra manera viniendo del autor de *La madone des Sleepings*»²⁴, dijeron sus contemporáneos.



13. Roland Hugon. Cartel para Côte-d'Azur-PLM, 1935.

²³ Vestier. «Les Arts», *Nord Magazine*, num. 36, décembre 1930, 3^e. année, p. 43: «On a pu voir à l'Exposition Internationale des Arts Décoratifs de 1925 des wagons-lits et des wagons salons pour lesquels nos grands décorateurs, les Ruhlmann, les Francis Jourdain, les Rapin, avaient exécuté des ensembles remarquables».

²⁴ Vestier. «Les Arts», cit., p. 43: «Il ne pouvait en être autrement de la part de l'auteur de *La Madone des Sleepings*».

Se cumplió de esta manera la fórmula de los años veinte de que «quien tiene una casa tiene un vagón»; y se comprueba que tan lejos llevaron los artistas la tarea de familiarizar al viajero con el medio de transporte que los límites entre uno y otro acabaron por solaparse: en ambos se podía recrear la experiencia del viaje y en ambos era posible disfrutar del mismo grado de confort. «Práctica. Económica. Confortable. Estas son las características de la nueva línea que une con un servicio diario de noche Francia e Inglaterra»; y éstas fueron también palabras comunes en toda la publicidad ferroviaria de las compañías durante los años treinta y los adjetivos aplicados tanto a las viviendas como a los coches-cama a lo largo de un siglo de vida. Éste era también el mensaje del siglo XIX actualizado en la estética y el arte exigidos por una época funcional e higiénica moral y estéticamente: «El aspecto siniestro de la máquina, que en un primer momento fue tan evidente y espantoso, desapareció gradualmente, y con su desaparición el miedo perdió intensidad y fue reemplazado por un sentimiento de seguridad basado en la familiaridad»²⁵.

²⁵ Wolfgang Shivelbush. *The railway journey*, cit., p. 160: «The sinister aspect of the machinery that first was so evident and frightening gradually disappeared, and with this disappearance, fear waned and was replaced by a feeling of security based on familiarity».



14. Interior de un vagón salón-club de la Midland Railways Company, 1921c.



15. Interior de un vagón buffet de la London and North Eastern Railway Company, 1923.

V. Cultura física, cultura moral.

1. El caso del Tren Azul.

Una de las tareas del arte fue la de hacer desaparecer la monstruosidad férrea de los trenes, de manera que fueron los propios artistas quienes investigaron las posibilidades que la noche podía ofrecerles en tal labor, una vez comprobado que la noche y el humo aceleraban la desmaterialización de los trenes. El fenómeno artístico, social y cultural desencadenado tanto en Europa como en América durante el primer cuarto del siglo XX por los trenes de largo recorrido quedó bien ejemplificado en los episodios nocturnos transcurridos en el Tren Azul. La Costa Azul fue una fórmula mágica utilizada, al parecer, por primera vez en 1898 por el escritor Stephen Liegeard, en Hyères¹. Entonces se modernizaba también la noción decimonónica de los viajes de baños terapéuticos y el nombre de la costa sirvió para bautizar el comportamiento y las modas fundadas ahora por una nueva tipología de viajeros. El tren que bajaba al Mediterráneo iba lleno de adinerados veraneantes de invierno cuya filosofía bien podía haber sido: ¡Invertir dinero y también las costumbres! Los habituales del trayecto del Tren Azul –Londres-Calais-París-Mediterráneo– sabían que la fiesta empezaba en las mesas del distinguido y selecto buffet de la estación de Lyon de París, antes de que el tren dejara la capital y se lanzara dirección al mar. El cartel que Zenobel hiciera para esta línea, en 1930, puso de manifiesto que ese viaje era la gran pirueta vertiginosa que llevaba al límite las emociones descorchadas por las decenas de botellas de champán que durante el viaje se consumían. También recordaba que en esos años en los que empezaba a prodigarse la modernidad del avión, el ferrocarril era el único medio de transporte que conservaba todavía la capacidad de despertar las verdaderas convulsiones corporales, cual vagón de montaña rusa.

¹ Cit. Laurence Benaïm, *Marie Laure de Noailles. La vicomtesse du bizarre*, París, Éditions Grasset et Fasquelle, Livre de poche, 2003, p. 160.

Una vez acabada la guerra, el deseo de diversión volvió a las vidas de los ricos empresarios, de los esnobs fundadores de reuniones intelectuales y de los asiduos a ellas, a los pinceles de los artistas, a las partituras de los músicos y a las plumas de los escritores. La alegría desenfundada y el lujo regresaron a la capital francesa con la misma rapidez que la guerra se los había llevado unos años antes a las trincheras. La gente *chic* quería reencontrarse con la calma y disfrutar de los días soleados. Los cuerpos masculinos se despojaron de los uniformes militares para cubrirse con cómodos trajes de golf; y las mujeres comprobaron la libertad de movimiento al vestirse con amplias faldas blancas de punto. Todas estas muestras de irreverencia y capricho en los hábitos eran los signos de la nueva vida moderna, práctica, elegante e íntegramente entregada al ocio², que les fueron reveladas al final del viaje más festivo de todos los tiempos: el que



1. Cartel de la CIWL para la clientela inglesa, 1929.
2. Pierre Zenobel. *El Tren azul*. Cartel para la CIWL, 1930.

² Respecto a la noción de ocio y su relación con la vestimenta, véase Thorstein Veblen. *Teoría de la clase ociosa*, Madrid, Alianza Editorial, 2004 [1899], y en particular

les proponía el Tren Azul; y fueron los propios viajeros quienes lo erigieron en leyenda.

El 9 de diciembre de 1922 la CIWL puso en circulación el primer tren de lujo que unía Inglaterra con el continente en dirección al Mediterráneo. Se trataba de la línea Calais-Méditerranée Express y no tuvo que pasar mucho tiempo para que todos los habituales a ella la conocieran como el Tren Azul. La familia Rothschild, promotora y con participaciones en las más importantes compañías ferroviarias europeas desde los orígenes de las mismas³, participó en este proyecto junto con Lord Dalziel y René Nagelmackers, representantes ambos de la CIWL y definitivos impulsores económico-empresariales del lujoso tren expreso cuya línea París-Menton funcionaba desde 1877. Aunque quizá fue el empresario teatral Serge Diaguilev y el completo de su compañía –bailarines, músicos, modistos y pintores– los que en 1924 revelaron con su ballet homónimo lo que verdaderamente era y representaba el Tren Azul.

Tan felices deseaban aquellos años veinte que se atrevieron a bautizar a los trenes con nombre de colores. Era el momento en el que los artistas, de la mano de la ciencia, la política y la economía, pintaron de monocromos los trenes. El Tren Azul era un ejemplo de ello, como también lo fue el tren Estrella Roja, encargado de recorrer sin descanso la vasta geografía soviética desde el momento en que triunfó la revolución bolchevique en octubre de 1917. El *vert-wagon* se

el capítulo 7: «El vestido como expresión de la cultura pecuniaria», pp. 178-196 y en particular donde queda resumida la idea del capítulo, pp. 181-182: «Un examen detallado de lo que según el sentir popular se estima como apariencia elegante demostrará que tiende a dar en todo momento la impresión de que el usuario no se dedica habitualmente a realizar ningún esfuerzo útil... La ropa elegante sirve a su propósito de elegancia no sólo por ser cara, sino también porque es la insignia del ocio. No sólo muestra que el usuario es capaz de consumir un valor relativamente grande, sino que indica al mismo tiempo que consume sin producir».

³ Ya apareció el apellido Rothschild directamente vinculado a una de las primeras compañías creadas en Francia, en 1835: Les Chemins de fer du Nord. Tal era la importancia y significación económica de esta familia que incluso se repetía el dicho: «Hoy hay que volar junto a Rothschild y caminar sobre los raíles si verdaderamente queremos mezclarnos en los asuntos de este mundo», cit. Sébastien Charléty, *Historia del Sansimonismo*, cit., p. 281.

convirtió en el color oficial de los coches de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles de Francia (SNCF)⁴, tras la unificación, en 1938, de todas las compañías existentes. En Italia, ya en los años treinta, aparecieron los «trenes populares» que, aún sin un cromatismo definido, empezaban a tomar el color y el olor del hacinamiento de los cientos de personas esperando en los andenes y protagonistas de la promesa de



3. Modelo de maleta *Keepall* diseñado por la casa Vuitton en 1924.



4. Hermann Kosel. Anuncio de seguros para viajeros, 1925.

⁴ Jean Monneret. *Du chemin de fer à l'Eurotunnel. Les peintres témoins de leurs trains*, s.l. Éditions Eric Koeler pour la Société des Artistes Indépendants, 1994, p. 29.

«viajes al alcance de todos». Imagen y lema que anunciaban la puesta en circulación de los trenes alemanes camino de los campos de concentración, donde el color grisáceo de la madera de los vagones de mercancías se confundió con el gris de las rayas de los trajes de los prisioneros, con el humo de las chimeneas y las cenizas que expulsaban las cámaras de gas y los crematorios. Tras todos estos colores se ocultaba el fenómeno de la movilización de los hombres considerados como mercancía.

Aquella renovada aristocracia, las familias adineradas y algunos artistas incluidos, estaban dispuestos a gastar grandes fortunas en los casinos; comprar obras de arte; organizar veladas literarias; patrocinar montajes teatrales y películas. Así hicieron Colette, Peggy Guggenheim y los vizcondes de Noailles. Ellos querían cambiar y se convirtieron en los motores que propulsaron y aceleraron los cambios: en la moda, los gustos, las bebidas, las comidas, los artistas, los coches, los deportes, los destinos de sus viajes, etc. Tan sólo necesitaban encontrar al idóneo maestro de ceremonias y rodearse de los artistas, creadores y diseñadores que pusieran ese espectáculo de renovación en marcha. Fue pues, en ese oportuno momento, cuando el Tren Azul hizo su majestuosa aparición en la parisina estación de Lyon: posibilitó que ricos y adinerados burgueses americanos y europeos pasaran el invierno como si de un nuevo verano se tratara y se despojaran de sus vestidos de sepulcrosos y los cambiaran por otros de tejidos y colores propios de actividades menos lúgubres.

Un viaje nuevo con trajes también nuevos requería a su vez nuevas maletas para transportarlos. Para cumplir esta tarea contaron con la prestigiosa casa Louis Vuitton, la cual entroncó bien con la época tras lanzar su fórmula: una maleta es un vagón. En 1896 el hijo del inventor de la maleta moderna e iniciador de esta saga, Georges Vuitton, creó uno de los anagramas y eslóganes más poderosos con los que invitar al viaje. Tan sencillo como convertir las siglas de su padre –L. V.– en las siglas de las cualidades de su imperio de maletas: *Luxe et Voyage*. Este gesto corporativo lo acompañó con una decla-

ración de intenciones que resumía la filosofía de la empresa familiar: el arte de confeccionar la maleta, el arte de atravesar el tiempo. Pocos imaginaban que una simple maleta podría revolucionar las costumbres de la sociedad parisina durante la Tercera República. Esas maletas eran más que un simple contenedor de ropa y objetos de uso diario; implicaban un viaje y un medio de transporte que se modernizaba conforme aumentaba la velocidad de su marcha y el confort de los viajeros en su interior. Bien sabía el también infatigable viajero Blaise Cendrars que el viaje comenzaba en el momento en el que se iba a buscar la maleta, en el momento de ir a comprar los depósitos donde acumular los recuerdos y los tesoros que el viaje deparara.



5. Lavabo de un compartimento de vagón tipo S, 1926c.

En su libro *Feuilles de route* (1924) apuntó la siguiente nota: «PEQUEÑOS ACCESORIOS PARA LA VIDA MODERNA. La vuelta al mundo en un viaje de bodas. Partir... es ir a la tienda Vuitton»⁵. De manera que las maletas Vuitton no eran unas maletas cualesquiera; habían sido creadas para viajar y como tales debían adaptarse a las más diversas situaciones y lugares. Y precisamente, en el mismo año 1924, apareció la *Keepall*: la primera maleta flexible y versátil realmente moderna. Una maleta para que el viajero moderno «llevara todo» lo que pudiera necesitar. Maletas como vagones y locomotoras humeantes fue lo que en 1925 presentó el cartelista alemán Hermann Kosel en un anuncio con el que publicitaba los nuevos tipos de seguros para equipajes, robos, fuego o lluvia. Seguros que, atendiendo a lo que se

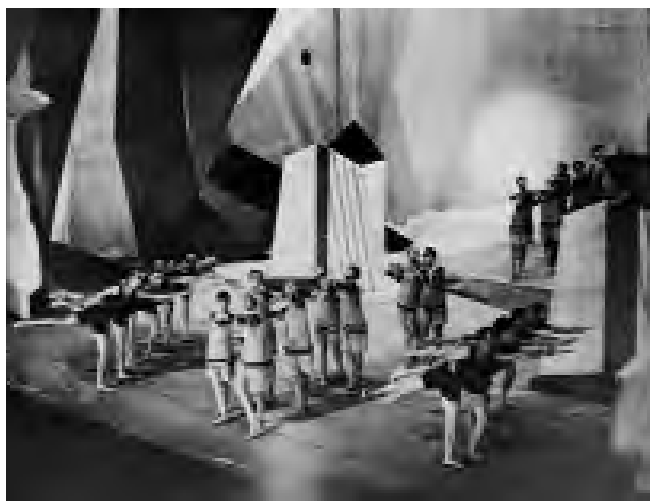


6. Serge Diaghilev y su compañía a la llegada a Chicago, al inicio de su gira americana, 1919.

⁵ Blaise Cendrars. *Feuilles de route*. I. *Le Formose* (París, Au Sans Pareil, 1924), en *Du monde entier au cœur du monde*, París, Denoël, 1987, p. 35: «PETITS ACCESSOIRES A LA VIE MODERNE. La tour du monde d'un voyage de nocces. Partir... c'est aller chez Vuitton».

leía en el cartel, estaban dirigidos a aquellos que viajaban con asiduidad en tren.

Esos años se calificaron de locos porque sus despreocupados protagonistas así se los plantearon. El escritor y diplomático Paul Morand vivió la década metido en un tren y sólo se reconocía en casa dentro de un vagón de lujo. Para él fueron tiempos de viajes: viajar para comer en «La Treille Muscatte», la casa que Colette tenía en Saint-Tropez; o para visitar Lavandou con Raimond Radiguet y pasar las noches con Jean Cocteau; o ir a comer *poulet rôti* con Darius Milhaud a la Garoupe, en Lecques; o acompañar al dibujante, pintor y cineasta –y gran amigo también de Coco Chanel–, Paul Iribe por las calles de Menton. La vida y hazañas de Paul Morand en los años veinte se presentaban como el termómetro más fiable que indicaba que la Costa Azul bullía artística e intelectualmente. Podían encontrarse un amigo en cada pueblo, porque cada pueblo tan sólo dista quince kilómetros del siguiente, y ahí estaba el Tren Azul para unirlos a todos, como preciosas cuentas ensartadas en un collar de aguamarinas. El ocio y la diversión se cubrieron de azul, de manera que los



7. *El Tren Azul*. Escenario de Henry Lauren, 1924.

viajeros no estaban mal encaminados cuando le dieron al tren el nombre de la costa que recorría en sus últimas paradas.

El tren era azul porque se había impregnado de los matices atlánticos del Canal de la Mancha y del cristalino y luminoso de las aguas del Mediterráneo. Era también azul porque desde el momento que entraba en Marsella, y hasta su llegada a Menton, el tren repetía la ondulada línea de la geografía francesa; y la locomotora, seguida por los vagones, se ensamblaba en un único trazo con las vías y la costa. Indudablemente era azul porque con ese deseo había sido construido: sus vagones de acero se pintaron de azul, superando de ese modo aquellos viejos de madera barnizados. Eran tiempos nuevos que también afectaban a los materiales de construcción. El hecho de introducir en 1922 vagones coche-cama de acero no constituía una novedad, pues en 1913 la misma CIWL ya los había encargado a las fábricas Pullman de Chicago para ponerlos en circulación en Europa.



8. Los bailarines Antoine Dolin y Branislav Nijinska en *El Tren Azul*, 1924.

Una vez concluida la guerra la procedencia de estos vagones ya no fue americana, sino británica y alemana. De los talleres que la compañía tenía en Munich salieron los vagones tipo S y no era ésta la *S* de *special* que un tren de lujo como el Calais-Méditerranée mereciera, sino que hacía referencia a la materia prima con la que habían sido fabricados: *steel*. Al optar por el acero y desbancar a la madera como principal material de construcción seguían el ejemplo de la arquitectura con su propósito de construir casas, urbanizar territorios y levantar nuevos palacios con proyección de durabilidad, para que pudieran resistir los efectos de una guerra como la que acababa de concluir. Además, el peligro inflamable de la madera desaparecía con el frío acero de los nuevos vagones; y en el caso de alcanzar altas temperaturas, éstas disminuirían al llegar a la costa, cuando las olas rompieran al chocar con el tren. Ahí competía el agua salada del mar con el burbujeante champán servido y bebido en el bar del Tren Azul, del cual se decía que superaba en calidad incluso al del Hotel Ritz de París.

Como empresario teatral, Serge Diaghilev quería llevar a escena algo completamente distinto para la temporada de 1924 respecto a las anteriores. En 1914 ya realizó una tentativa de llevar el tenis al



9. Príncipe Schevashidzé. Telón para *El Tren Azul*, 1924.

escenario con *Jeux*, con música de Claude Debussy y coreografía de Nijinsk; su intención era crear un ballet que se ajustara a la estética cubista. Diez años después, Jean Cocteau no le decepcionó cuando le presentó el proyecto de *El Tren Azul*. Éste no sería un ballet al uso, y no sólo porque iba a ser representado por una compañía ya de por sí caracterizada por una continua renovación tanto de los presupuestos escénicos como de la danza, sino porque se trataba de un puro divertimento. Cocteau lo definió como pantomima danzada; se trataba de un juego gimnástico en un solo acto que podría confundirse con un cuadro musical que exhibiese las nuevas costumbres adquiridas y las actividades de ocio descubiertas gracias al tren de la Costa Azul. El tren dio salida a los deseos deportivos y enseñó a jugar al golf y al tenis a los esnobs de París y Londres, quienes cambiaron sus trajes de Poiret por las cómodas faldas, chaquetas y pantalones blancos de punto de algodón diseñados por Coco Chanel. Para las noches reser-



10. Picasso. Dibujo del programa de mano de los Ballets rusos para la temporada mayo-junio 1924.

varon los vestidos negros para acudir al Casino del Molo, construido en hierro en la misma playa y que surgía como apéndice natural de la vía del tren a su paso por Niza. Aunque este paraíso del juego no se viera en el ballet, el público lo conocía suficientemente bien gracias a los anuncios, carteles y reclamos publicitarios de la Compañía PLM.

Estrenado el 20 de junio de 1924 en el Teatro de los Campos Elíseos de París, el ballet servía de contrapunto a un programa de ópera de Mozart. El programa de mano, además de mencionar a todos los que habían hecho posible la realización de *El Tren Azul*, se ilustraba con unos dibujos de Picasso dispuestos a modo de viñetas y que representaban a una bailarina en su camerino preparándose para salir a escena: subiéndose las medias, maquillándose y recogiendo el cabello. Si se atenía a esos dibujos el público esperaba presenciar una variante del *Lago de los cisnes*; pero otra cosa ocurrió porque



11. Roland Hugon. Cartel para la SNCF, 1938c.

en esa obra las bailarinas no llevaban tutú. *El Tren Azul* era un modelo de ballet para los tiempos del hierro y del acero; era el ejemplo de la repercusión de un medio de transporte en las costumbres del hombre moderno y de la apertura de caminos hacia el sol y el ocio. Se trataba de una danza cómica que constataba la diversión de la clase adinerada y el papel que ahí jugaban los artistas para revestirla. Nadie mejor que Jean Cocteau podía dar fe de ello; él era uno de los grandes conocedores de la Costa Azul, amigo de la aristocracia, de pintores, escritores y escultores. Él pasaba largas temporadas en Villefranche y fue siempre bien recibido para comer y cenar en las casas donde se cocinaba, se bebía y se respiraba ese «espíritu azul» que exhalaba la línea Calais-Méditerranée. El ballet se convirtió en un gran reclamo publicitario y síntesis de la Costa Azul: como lugar de referencia para la creación artística y donde se retomaban las veladas literarias iniciadas en la capital y continuadas en el bar del Tren Azul.

El Tren Azul tenía un argumento tan sencillo que su libreto no contenía texto, llegó a afirmar el propio Cocteau. Una fanfarria inicial, compuesta por Georges Auric para la ocasión, invitaba a los espectadores a contemplar el telón, basado en una acuarela de Pablo Picasso —*Mujeres corriendo en la playa* (1922)—, que fue ampliada sobre tela por el príncipe Schevashidzé, amigo de Diaghilev. Éste hubiera querido que fuera el propio Picasso quien se encargara de la ejecución a partir de su propia acuarela; pero el malagueño, cansado de las anteriores experiencias en otros proyectos de los ballets rusos⁶, rechazó formar parte de *El Tren Azul*. Lo que nadie se esperaba es que la tarde del ensayo general, Picasso, al ver su acuarela transformada en tan potente telón fuera a atreverse a firmarlo y a añadirle una cordial dedicatoria para Serge Diaghilev⁷.

⁶ Pablo Picasso participó en los siguientes montajes de la compañía de los Ballets Rusos dirigidos por Serge Diaghilev: *Parade* (1917), *El sombrero de Tres Picos* (1919), *Polichinela* (1920) y *Mercurio* (1927). Para *Cuadro flamenco* (1921), Diaghilev reutilizó un decorado que Picasso había hecho para *Polichinela*.

⁷ Cit. en Edmonde Charles-Roux. *Le temps de Chanel*, París, Chêne-Grasset, 1979, p. 197.

Para los que se han ocupado del estudio de este ballet, la acción de *El Tren Azul* comenzaba en el momento en que éste había dejado la estación de Niza⁸ y los viajeros se encontraban al pie de la playa y, con la danza y los ejercicios gimnásticos a la moda, iniciaban su primera jornada en la costa. La música, compuesta por Darius Milhaud, mantenía durante todo su desarrollo un ritmo jocoso constante y traducía con notas la máxima alegría de los viajeros recién llegados. De manera que tras las dos mujeres gigantes picassianas corriendo por la playa, una vez subido el telón, los viajeros —extasiados por tocar finalmente la arena de la playa y la hierba del campo de golf después de un loco viaje nocturno en el Tren Azul— aparecían adecuadamente vestidos y dispuestos para practicar cualesquiera de los nuevos deportes. Estos peculiares veraneantes llevaban ropas diseñadas por Coco Chanel; y no eran éstos unos trajes normales, sino que eran trajes de baño y prendas cómodas para que los bailarines de la compañía: Branislav Nijinska, hermana del celeberrimo Nijinsky, y Anton Dolin pudieran ejecutar libre y fácilmente la coreografía ideada por aquélla y exhibir su contundencia elástica. Además, en seguida esta nueva indumentaria se impuso para practicar los deportes de moda, los deportes blancos del buen tiempo: el tenis y el golf, y acabaron contagiando las prendas de vestir de diario. En definitiva, el ballet funcionó como catálogo y canal de propaganda de las nuevas y refinadas costumbres ferroviarias, turísticas y deportivas descubiertas y adquiridas por la élite económico-intelectual gracias al Tren Azul⁹. No cabía mejor escaparate para mostrar a tan amplio y adinerado público cómo había que vestirse si se utilizaba ese tren y se viajaba a la Costa Azul. Esos trajes supusieron la provocación de la sencillez en las líneas de corte, en los tejidos, en la elección del blanco y el negro como colores fundamentales y en los jerséis a rayas como motivo dominante, además de poner de moda el pelo corto en las mujeres.

⁸ Edmonde Charles-Roux. *Le temps de Chanel*, cit., p. 186.

⁹ Además, en cierto modo rendían implícito homenaje a la tenista Suzanne Lenglen y al Príncipe de Gales, como el más aristocrático exponente de los aficionados al golf de la Costa Azul.

Ante este alarde de excesiva y dinámica modernidad cabría preguntarse qué es lo que entendió el público de 1924. Quizá algunos se preguntaban, una vez acabada la representación, dónde estaba ese Tren Azul que daba título a la obra. Los asiduos a la Costa Azul reconocerían a esos gimnastas, pues sabían que se partía de París vestido de una manera y se llegaba al destino de otra completamente distinta; sabían que la noche no sólo la pasaban en un tren de lujo, sino en un bar de lujo, dispuesto y decorado con las marqueterías de René Lapique y Jean Prou, como si estuvieran tomando un cóctel en alguno de los más famosos bares de los Campos Elíseos o en los salones de la aristocracia parisina, rodeados de artistas y escritores. Quizá otros pensaron que el Tren Azul sólo era el nombre de un bar rodante que, para alegría de muchos, permanecía abierto toda la noche; un lugar donde poder tomar un aperitivo mientras que la locomotora tiraba de esa coctelera sobre raíles desde París hasta Cannes. Eso sí que era un lujo: que la diversión no se detuviera nunca, que fuese continua y constante. Incluso mirar a través de las ventanas había perdido cierto interés en ese viaje; fuera estaba la noche y lo realmente atractivo e importante era lo que ocurría durante la velada a lo largo y ancho de los vagones. Por la mañana, al romper las olas en los vagones que circulaban en paralelo con la costa los viajeros sabían que había llegado el momento de cambiarse de ropa. El mar estaba al otro lado de las ventanas. Una vez en el destino, los vagones se transformaban en las cabinas y los vestuarios donde ponerse los trajes de baño; y así vestidos los viajeros aparecieron en escena, completamente preparados para hundir despreocupadamente sus pies en la arena de la playa.

Lo que se vio en el teatro de los Campos Elíseos esa noche del 20 de junio de 1924 bien lo sintetizó Jean Cocteau en estas elocuentes palabras: ni había tren ni era azul, como tampoco había playa ni casino. Esas palabras, dictadas quizás por la embriaguez de la medicina ingerida para calmar el dolor producido por la muerte de su protegido y amigo Raymond Radiguet, acaecida en diciembre de 1923, debió sacar de dudas al público. Éste también debió percibir ese

algo inaprensible del viaje y que era la contaminación del espíritu humano por el ánimo de este tren. El movimiento y la libertad de los gestos y el atrevimiento del vestuario repetían el ritmo de las olas, los giros de las ruedas, el vapor de la locomotora y la espuma del mar. Lo que el público de París vio esa noche mientras escuchaba la fanfarria de Auric fue el espíritu del Tren Azul, y el exceso del culto al ocio y a la técnica indujo a los viajeros a equiparar sus cuerpos con la máquina de vapor mediante la práctica de nuevos deportes. Las bañistas de la acuarela de Picasso encarnaban ese tren: eran monstruosas matronas en la orilla del mar que reemplazaban a la locomotora y a los vagones de acero del Calais-Méditerranée. Ellas se habían hecho las poseedoras de la fuerza de la máquina y con su movimiento en avance irrumpían y portaban las recién adquiridas costumbres de la gente adinerada. Los espectadores aplaudieron al final de la representación para agradecer que nadie hubiera osado presentar en la escena la tremebunda imagen de un verdadero tren. Si habían comprado nuevas maletas para viajar en nuevos trenes era para marcar la diferencia respecto a los tiempos de las viejas locomotoras de vapor alimentadas con carbón, pues eran los años en que el lujo y la higiénica electricidad se extendían por doquier y alcanzaban incluso los andenes de las estaciones.

La pantomima danzada que propuso Jean Cocteau era la confirmación de que una gran metamorfosis se estaba llevando a cabo en la vida cotidiana de aristócratas y artistas, escritores y hombres de negocios. *El Tren Azul* como gusano de seda hiló el tejido de los subterfugios más preciados con el que vestir a la modernidad: el enmascaramiento. La moda del viaje y la moda de la ostentación lujosa en la simplificación «a lo pobre» fueron las tareas que llevaron a cabo Chanel con sus diseños y Vuitton al confeccionar sus maletas. Poco tiempo después de su estreno, en la guía de la Exposición Internacional de Artes Decorativas e Industriales Modernas de París de 1925 se pudo leer la constatación del fenómeno del Tren Azul: «La exposición del material rodante ha permitido admirar el progreso que

constituye el mayor honor de las compañías de ferrocarriles, de los técnicos y de los artistas. Hoy viajar no tiene nada que ver con las peregrinaciones de antaño»¹⁰.

Para el telón se sirvieron del mismo truco que habían utilizado con el programa de mano con el fin de crear un estado de expectación en el público. Si no había tren ni era azul, tampoco hubo bailarinas; pues no eran gráciles niñas con tutú o vaporosas gasas ni vestían como jugadoras de tenis con faldas blancas. Las dos mujeres que Picasso pintó y reprodujo Schevachidzé lucían peplos agitados por el viento en la velocidad de la carrera; esto es, ni gimnastas ni viajeros del Tren Azul. Más bien parecían dos ninfas posesas, huyendo del dios Júpiter —metamorfoseado para la ocasión en olas del mar Mediterráneo—, frenéticas antes de que la espuma salada de las olas rozara sus cuerpos y las metamorfoseara a ellas también en locomotora y vagón del Tren Azul. Apelando a la mitología, podía tratarse de Escila y Caribdis: las dos ninfas transformadas en monstruos y dueñas cada una de un extremo del estrecho de Sicilia, desde donde atemorizaban a los navegantes. En uno u otro caso, el público del Teatro de los Campos Elíseos fue testigo de la reinterpretación libre y moderna de uno de los más antiguos géneros poéticos: las metamorfosis, definidas por el propio Ovidio como «poema que canta las formas cambiadas de los hombres»¹¹. Para la religión de los ferrocarriles el telón de *Mujeres corriendo en la playa* significaba la representación plástica de uno de sus mitos fundadores y ayudaba a configurar la iconografía de su divinidad. El hecho de acudir a la mitología griega para explicar la tarea de los artistas en la organización del universo no suponía aquí ninguna novedad en un siglo de construcción y definición

¹⁰ *Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels modernes. Paris 1925. Rapport Général. Section artistique et technique. VIII. Jouets, Appareils scientifiques, Instruments de musique. Moyens de transports. Classes 16 à 19.* París, Librairie Larousse, 1928, p. 79: «L'exposition du matériel roulant a permis d'admirer des progrès qui font le plus grand honneur aux Compagnies de Chemin de fer, aux techniciens, aux artistes: aujourd'hui le voyage n'offre plus rien de commun avec les pérégrinations de jadis».

¹¹ Cit. en Juan Francisco Alcina. «Introducción», en Ovidio. *Las Metamorfosis*, Barcelona, Editorial Planeta, 1990, p. xvi.

ferroviaria donde lo moderno y lo nuevo se identificaban. Así lo entendieron artistas y comitentes, científicos e ingenieros, como bien prueba la carta que M. Étienne de Beaumont envió a Pablo Picasso el 21 de febrero de 1924: «He acudido a la mitología en tanto que alfabeto universal y no como época o lugar. Caminamos todavía sobre este viejo alfabeto, ya que es el único que haya traducido todo lo concerniente al ser humano con términos simples que todo el mundo puede comprender»¹². Por lo tanto fueron la abstracción y el sincretismo del alfabeto mitológico de lo que se apropiaron los poetas y artistas, pues funcionaba como diccionario y compilación de recursos y subterfugios literarios con los que poder explicar los hechos y fenómenos de la naturaleza y de los hombres en cualquier momento de la historia. La literatura épica y la mitología griegas, Hesiodo como Homero u Ovidio, sirvieron como modelo para establecer ese idioma universal que posibilitara la formulación de una génesis mítica para esa nueva raza de hombres que había aparecido con el ferrocarril y que estaba llamada a transformar el mundo. De modo que el peplo se caía de los cuerpos y Coco Chanel lo sustituyó por trajes de baño y pantalones de lana para que no se viera la osamenta férrea en la que se habían convertido los bailarines. En esos mismos años, Jacques-Henri Lartigue fotografió también esas nuevas esculturas, siempre en la orilla del mar, pues era ahí donde se hacían visibles estas metamorfosis y donde las ninfas excitadas de Picasso reclamaban su origen ferroviario, la carne y el vapor.

El escritor Paul Morand confirmó personalmente las metamorfosis a las que inducía *El Tren Azul*, ya fuera el tren o la pantomima, pues constató que los verdaderos esnobs se vestían con ropas de jugar al golf¹³. De manera que ambos trenes —el de lujo y el ballet—, con las actitudes y los comportamientos que exigían, lograron im-

¹² Cit. en cat. *Les archives de Picasso. «On est ce que l'on garde»*, París, Musée Picasso, 2003, p. 156: «Je n'ai pris la mythologie qu'en tant qu'alphabet universel et non en tant qu'époque ou pays. Nous marchons encore sur ce vieil alphabet, c'est le seul qui ait tout traduit de l'être humain en des termes simples que tout le monde comprend».

¹³ Cit. en Jean des Cars y Jean-Paul Caracalla. *Le Train Bleu et les grands Express de la Riviera*, París, Denöel, 1988, p. 68.

poner un vestuario de tipo deportivo, las camisetas de rayas y el pelo corto, a la par que abrieron el camino para que se descubrieran nuevos parajes y nuevas experiencias sensoriales a lo largo de la costa mediterránea. El mismo Morand recordaba el olor de los eucaliptos que daban fresca sombra y ocultaban con sus tupidas copas las villas privadas en las inclinadas calles de Cannes; o el de aquellos otros que hacían casi impenetrable el camino que llevaba al majestuoso y elevado barrio de la Californie, en el que vivió Picasso entre 1955 y 1961. Pero el año 1924 significaba por entonces el inicio de la creación del paraíso artístico de la primera mitad del siglo xx, y la algarabía de *El Tren Azul* constituyó la publicidad perfecta. Con los años los artistas se fueron estableciendo allí donde les dejaba este tren: Francis Picabia, en Martigues; Fernand Léger eligió Biot; Picasso: Antibes, Cannes, La Californie y Vallauris –importante centro de la cultura alfarera donde estableció su último taller–; Matisse optó por el sol de Niza; Jean-Gabriel Domergue; Aimé Maeght; etc., incluso Auguste Renoir eligió Cagnes-sur-mer para pasar los últimos años de su vida.

2. Coreografía y masa.

Probablemente de ese mismo año 1924 es el artículo de Osip E. Mandelstam titulado «Ritmo y gobierno», donde se hacía eco de la moda por la gimnasia rítmica, de la práctica del deporte en general y de la escuela de Émile Jacques-Dalcroze en particular, y del papel que el Estado debía asumir en la educación física de sus ciudadanos. Ahí apuntaba la importancia de la educación y el conocimiento, desde la infancia, de las posibilidades del cuerpo, como máquina de músculos, para competir con las máquinas de acero. A propósito de la danza y los movimientos que debe ensayar y repetir el hombre como parte de su educación gimnástica, señalaba que aunque vivían bajo un cielo bárbaro, continuaban siendo helenos¹⁴. Por la gimnasia conseguían equipararse con los griegos, pues lograban convertir sus cuerpos en

¹⁴ Osip. E. Mandelstam. *Sobre la naturaleza de la palabra y otros ensayos*, Madrid, Ediciones Árdora, 2005, p. 39.

esculturas sujetas al canon clásico de belleza. Mandlestam se hizo eco de las corrientes ergonómicas del momento y apuntó que la manera de moverse de los cuerpos de los hombres modernos cambiaba atendiendo a la redefinición de los espacios públicos y privados. De donde se concluye que el vagón de tren y la casa impusieron unas posturas y un comportamiento nuevos. Derivado de las maneras dinámicas de ocupar el espacio, la danza y los métodos gimnásticos también experimentaron el deseo de renovación y adecuación a esas necesidades y exigencias rítmico-espaciales de la época.

Los comienzos del siglo veinte vieron nacer diferentes escuelas de baile, danza, expresión corporal y gimnasia rítmica. Entre los renovadores, tras la estela ornamental y arabesquizante de las alas de Loïe Fuller (1862-1928) y las bases teórico-prácticas de la gimnasia contemporánea debidas al alemán Friedrich Ludwig Jahn (1778-1852) y al sueco Henrik Ling (1776-1839), destacaron Isadora Duncan



12. Isadora Duncan interpretando *Efígenia en Aulis*. Berlín, 1903.

13. Loïe Fuller. *La danza de la flor de lis*. Fotografía de Taber. París, 1900c.

(1878-1927), con la simplificación de su vocabulario gestual¹⁵ y la recuperación del peplo griego como vestimenta básica, las teorías antroposóficas de Rudolf Steiner y Émile Jacques-Dalcroze (1865-1950), cuyos anuncios publicitarios de su método de gimnasia rítmica y su academia de danza pudieron verse en todos los números de *L'Esprit Nouveau* (octubre 1920-enero 1925), la revista de Le Corbusier y Amedé Ozenfant. Además, ahí se pudieron leer los artículos de carácter deportivo-médico firmados por el Dr. Allendy y el análisis «Le corps nouveau», del Dr. Winter, publicado en el número 15 de la revista, febrero 1922: «Un cuerpo nuevo, dotado con un espíritu nuevo, se manifestará mañana»¹⁶. Albert Jeanneret dedicó varios artículos y reseñas a la escuela y método Dalcroze en esta misma revista; insistió en la necesidad por parte del hombre moderno de tomar conciencia de su cuerpo, sus dimensiones y sus posibilidades gestuales y comunicativas: «La rítmica ofrece al hombre un conocimiento más fértil de sí mismo y logra un individuo mejor organizado, mejor preparado para la vida moderna, más dueño de sí mismo»¹⁷. Las ninfas picassianas se encontraban en la misma vía que las jóvenes que seguían los cursos de esta nueva escuela de gimnasia rítmica, y esto se pone de manifiesto al menos en dos aspectos: el formal y el conceptual. El artículo que Albert Jeanneret firmó en el segundo número de *L'Esprit Nouveau*, noviembre 1920, titulado «La Rythmique», iba ilustrado con numerosas fotografías de alumnas ensayando sus ejercicios, por parejas o en grupos cual coro de vestales. Ahí está la sorprendente y descarada apropiación de modelos: uno de los pasos de gimnasia del método Dalcroze fue interpretado por Picasso en su acuarela *Mujeres corriendo en la playa*, pintada en el verano de 1922, trasladando la escena a un fondo marino.

¹⁵ Cat. *El teatro de los pintores en la Europa de las vanguardias*, Madrid, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, Aldeasa, 2000, p. 38.

¹⁶ Dr. Winter. «Un corps nouveau», *L'Esprit Nouveau* num. 15, février 1922, pp. 1755: «Un corps nouveau, riche d'un esprit nouveau va s'exprimer demain».

¹⁷ Albert Jeanneret, publicidad de «Cours de Rythmique», *L'Esprit Nouveau* num. 1, octobre 1920. «La Rythmique donne à l'individu une connaissance plus fertile de soi-même et fait un individu mieux organisé, mieux armé pour la vie moderne, plus maître de soi».

Esos cuerpos fuertes, disciplinados y vestidos a la griega, tanto los reales de las alumnas como los macizos de las dos mujeres al borde del mar, ejemplificaban y publicitaban la necesidad de alcanzar con sus «máquinas ritmadas» —el cuerpo humano— el valor de precisión propio de las máquinas¹⁸. Ya fueran ninfas o locomotoras, también eran bárbaras y helenas. La acuarela y la fotografía eran el antes anunciando el después; la metamorfosis en el momento en que todavía se ve el cuerpo y se insinúa la transformación; la anatomía humana y la locomotora. El objetivo de estos métodos gimnásticos era enseñar a sincronizar el cuerpo humano con el resto de máquinas y conseguir que fueran tan eficaces como éstas. Para lograrlo, Albert Jeanneret argumentaba que había que ejercitarse desde la más tierna infancia para «hacer sentir al niño las relaciones entre sus instintos, sus impulsiones y el orden establecido en el que se prepara a entrar»¹⁹. Y ahí estaban las páginas de *L'Esprit Nouveau* para publicitarlo, el ballet de Cocteau para escenificarlo, la música de Milhaud para armonizarlo



14. Anuncio del curso de Rítmica-Método Jacques-Dalcroze publicado en el número 1 de *L'Esprit Nouveau*, octubre 1920.

¹⁸ Cit. Albert Jeanneret. «La Rythmique», *L'Esprit Nouveau*, num. 2, novembre 1920, p. 183.

¹⁹ Albert Jeanneret. «La Rythmique», cit., p. 185: «Faire sentir à l'enfant les rapports entre ses instints, ses impulsions et l'ordre établi dans lequel il se prépare à entrer».

y el doble juego de bailarinas y matronas de Picasso para demostrar la igualdad de los términos de esta ecuación.

El binomio máquinas-cultura griega se convirtió en un lugar común en los años veinte, sobre todo en las páginas de la revista *L'Esprit Nouveau* y en la propiamente deportiva *La culture physique*. La fotografía del Partenón al lado de un Delage Grand Sport de 1921 era un juego visual que Le Corbusier había utilizado para ilustrar la cadena lógica y natural de la evolución de la capacidad racional y crítica del hombre. Después de estos eslabones gráfico-temporales, la equiparación de dos jóvenes manteniendo un paso de danza con un tren expreso no debía sorprender a ningún lector: «El hombre pide de nuevo a su cuerpo el poder sugestivo de la acción. Las manifestaciones plásticas se multiplican al mismo tiempo que las manifestaciones deportivas»²⁰. De manera que el papel de las revistas de arte, arquitec-



15. Fotografía publicada en el artículo de Albert Jeanneret «La rythmique», en el número 3 de *L'Esprit Nouveau*, diciembre 1920.

tura y pensamiento artístico o deportivo, como el de la pintura y las artes escénicas, fue el de ofrecer como hechos deseables, que luego se consumaron, la vorágine desatada por las máquinas, los ferrocarriles, la regularización del trabajo y la producción en el comportamiento del hombre y en su vida cotidiana.

Como los vestidos de Coco Chanel, como las casetas de playa que ideó Henry Laurens para el decorado de *El Tren Azul* —sencillas e irregulares, blancas y negras, pura fachada de bambalinas que ocultaban la metamorfosis de la piel y la vestimenta del viajero moderno—, Jean Cocteau también había encontrado ciertas semejanzas entre las máquinas y el arte griego precisamente por el carácter sobrio y utilitario de las primeras. Lo apuntó incluso unos años antes de que apareciera la revista de Le Corbusier. Fue en su ensayo *Le coq et l'Arlequin. Notes autour de la musique* (1918), donde Jean Cocteau anotó esa comparación: «Las máquinas y las casas americanas se parecen al arte



16. Clase de gimnasia en la Bauhaus. Dessau, 1930c.

²⁰ Albert Jeanneret. «La Rythmique», cit., p. 183: «L'homme redemande à son corps la puissance suggestive d'action. Les manifestations plastiques se multiplient, en même temps que les manifestations sportives».

griego, en el sentido de que la utilidad les confiere una sequedad y una grandeza despojada de lo superfluo. Pero esto no es el arte. El papel del arte consiste en captar el sentido de la época y en extraer del espectáculo de esta sequedad práctica un antídoto contra la belleza de lo inútil que anima lo superfluo»²¹. Lo inútil, la austeridad ornamental innata a la máquina, el uso de antídotos, etc., inserta el discurso de Cocteau en la batalla dialéctica, estética y artística en la que habían entrado el arte y la industria desde hacía un siglo. Para Cocteau, igual que para Théophile Gautier casi cien años antes, el arte es útil en la medida en que era la cálida cobertura llamada a arropar el frío metal de las máquinas y sus productos. El arte, como los trenes, debía lograr despertar las más agudas sensaciones de vértigo y agitación sensorial y corporal²². La desornamentación, en cambio, era la vacuna que uti-

²¹ Jean Cocteau. *Romans, Poésies, Œuvres diverses*, Le Livre de Poche, Collection Classiques Modernes, 1995, p. 439: «Les machines et les bâtisses américaines ressemblent à l'art grec, en ce sens que l'utilité leur confère une sécheresse et une grandeur dépouillées de superflu. Mais ce n'est pas de l'art. Le rôle de l'art consiste à saisir le sens de l'époque et à puiser dans le spectacle de cette sécheresse pratique un antidote contre la beauté de l'inutile qui encourage le superflu».

²² El joven y embriagado Cocteau veía en el ferrocarril el último reducto para flotar, evadirse y sentirse plétórico en mitad del mundo; el tren como fábrica de experiencias estéticas: humeantes locomotoras como humeantes y sugestivas pipas de opio. El avance de la electrificación de la vida cotidiana liquidó toda presencia de humo. Expulsadas las antiguas locomotoras de la vida real, éstas se vieron sobrepasadas por los aviones. Conforme se extinguía la posibilidad del viaje en tren, se apagaba también la caldera que posibilitaba el arte: «Desde los aviones, el paisaje visto desde sus pequeñas ventanas y a tanta altura, no son sino la dramática señal de la deshumanización y abstracción del mundo, del hombre y de sus casas». De manera que frente a la conquista de movilidad absoluta que el tren había posibilitado, el avión se convertía en la cápsula del dejarse hacer y llevar. El avión para Cocteau era sinónimo de deshumanización: «Salimos de Los Ángeles a las nueve. Se cierra la puerta metálica y el avión despega. Voy en el último asiento a mano izquierda. Veo el ala de aluminio, la bombilla pequeña y roja, las letras T.W.A. de la Lindberg Line, y comienza la deshumanización, la tremenda soledad, ese fenómeno que mueve a creer en los mundos inhabitados. La tierra se deshumaniza. El primero en desaparecer es el hombre. Luego los animales. Luego los automóviles. De esa pobre tierra que nos solicita sólo quedan las casas, sólo quedan los tejados... Último quehacer en Nueva York: ir al parque de atracciones de Coney Island. ... El parque está a punto de cerrar. Nos metemos de un brinco en el último vagón de la montaña rusa, que despierta nuestra somnolencia dentro de un vértigo de constelaciones, dentro de una cabalgata vaporosa que sierra las vísceras y corta los pescuezos», en Jean Cocteau. *Vuelta al mundo en ochenta días. Mi primer viaje*, Madrid, Alianza Editorial, 2002, p. 249. Esta postura es justamente la contraria a la que Le Corbusier desarrolló en su libro *Aircraft* (1935), donde exalta precisamente el reconocimiento del poder del hombre al ver el mundo vacío, en su huella: «Cuando se ha montado en

lizaron Adolf Loos y Le Corbusier para combatir la plaga del atávico exceso decorativo decimonónico, y fue en la disposición de los interiores domésticos donde se libró principalmente tal cruzada.

La moda del deporte y las nuevas modalidades coreográficas tecnificaron la práctica de la gimnasia, apoyada y difundida por la aparición de revistas especializadas y la buena recepción del público. En medio de este auge de técnicas gimnásticas y estudios médicos es donde se insertan los métodos de enseñanza defendidos y expuestos desde comienzos del siglo XX por el suizo Émile Jacques-Dalcroze. Con su lema: «¡Hay que ver en los niños los hombres del mañana!»²³ proponía la necesidad de enseñar al niño desde pequeño cómo funciona el cuerpo y cómo llegar a dominarlo. Era, en esencia, un método de autodisciplina física y mental de proyección social.

Con su método de gimnasia rítmica pretendía sistematizar la manera correcta con la que responder corporalmente a los ritmos musicales que, en definitiva, eran los ritmos de la vida moderna. Su



17. Jacques-Henry Lartigue. *Niza*, 1928c.

un avión y se ha entrado en la intimidad de todas las ciudades, cuando se ha arrancado con una simple ojeada de pájaro planeador todos los secretos que tan fácilmente escondía al pobre terrateniente, entonces, se ha visto todo y se ha comprendido todo».

²³ Émile Jacques-Dalcroze. «Un essai de réforme de l'enseignement musical dans les écoles (1905)», en *Le rythme, la musique et l'éducation*, París, Librairie Fischbacher, Rouart Lerolle et Cie.; Lausana, Jobin et Cie., 1920, p. 15: «Il faut voir dans les enfants les hommes de demain».

objetivo era lograr la perfecta adecuación entre gesto y lugar de trabajo y así alcanzar la economía y la precisión gestual en las actividades cotidianas, esto es, educar hombres mediante la práctica gimnástica para que en el desarrollo de sus actividades resulten tan perfectos y eficaces como máquinas. A lo largo de todo su discurso se percibe una contaminación de vocabulario y conceptos bélicos y militares, que son también apreciables en otros textos de la época, y que respondían al deseo regeneracionista de crear una raza nueva de hombres conforme a las exigencias de los nuevos tiempos: indestructibles y metódicos tanto en sus movimientos como en su pensamiento²⁴. La práctica habitual de deporte la aconsejaba como la manera óptima que garantizaba a las generaciones más jóvenes a estar siempre preparadas física y mentalmente para poder acudir en auxilio de la sociedad futura²⁵.

Las teorías y los escritos de Jacques-Émile Dalcroze eran fruto del entusiasta espíritu de comienzos de siglo por el deporte y toda actividad física, así como de una atmósfera política y social de rearme y competencia internacional. En esa coyuntura surgió en 1904 la revista ilustrada *La culture physique*, con vocación pseudocientífico-médica y fundamentalmente divulgativa, que publicitaba y explicaba nuevos métodos gimnásticos, tablas de ejercicios, entrenamientos específicos o prácticas domésticas para mujeres y niños, junto a artículos sobre gimnasios, competiciones, trofeos, etc. El ideario de esta publicación también era el cuidado del cuerpo con el objetivo de poder dominarlo en cualquier momento y situación, pues al conocer todas sus posibilidades de fuerza y resistencia sabrían cómo obtener de él el máximo rendimiento posible: «El programa, sin duda ambicioso, que nos hemos trazado nos lleva a definir cuáles son los eficaces métodos para crear el pura sangre humano y cuáles son los recursos de la raza que tenemos que ejercitar para que nuestro país al-

²⁴ Estas fueron, por ejemplo, las propuestas de Junger, Marinetti, etc., en las que cada uno planteó esa necesidad usando medios diferentes pero recursos e imágenes similares con los que se consigue un mismo fin: un hombre-máquina.

²⁵ Émile Jacques-Dalcroze. «Introduction (1919)», en *Le rythme, la musique et l'éducation*, cit., p. 7.

cance todo el poder de su plenitud»²⁶. Esta revista continuaba la línea de la amalgama ideológica de cultura física y cultura moral surgida a finales del siglo XIX y en la que ahondará una década más tarde *L'Esprit Nouveau*. Educar al cuerpo para moldearlo y hacer de él estatuas clásicas era otro modo de fabricar el hombre moderno de la segunda era maquinista como un ser racional y disciplinado:

«Los griegos nos han proveído con los modelos definitivos de juegos gimnásticos que nuestros atletas nunca han dejado de imitar, puesto que la técnica corporal de hoy no puede ser diferente de aquella del gran siglo de Pericles. Pero las evoluciones, los saltos, el caminar, las carreras, los combates ordenados, gimnásticos o escénicos, los gestos ritmados adaptando la cadencia de los versos griegos, eran acompañados uniformemente por las flautas y los instrumentos de percusión, una música que ya no satisfacía las exigencias de nuestros oídos... Se trata ahora de que nosotros creamos nuevas formas de arte vivo, dictadas por nuestros deseos y nuestros instintos actuales... La danza clásica, cuyos principios físicos se remontan a los griegos, ha sistematizado un código muy interesante de ejercicios corporales que aseguran al organismo del bailarín toda una gama de movimientos armoniosos y vivaces. El ballet moderno los utiliza todavía y con toda seguridad servirán para desarrollar, en el caso de los bailarines, admirables cualidades de ligereza, de rapidez, de flexibilidad y de gracia aérea»²⁷.

²⁶ Jean Daçay. «La Culture physique e l'avenir des races. Le pur sang humain», *La Culture physique*, num. 177, 15 mai 1912, 9^e. année, p. 13: «Le programme sans doute ambitieux que nous nous sommes tracé nous amène à définir maintenant quelles sont les méthodes efficaces pour créer le pur sang humain et quelles sont les ressources de race qu'il nous faut mettre en oeuvre pour que notre pays acquière la toute puissance de son épanouissement».

²⁷ Émile Jacques-Dalcroze, «Rythme, sport et plastique vivante», *Souvenirs. Notes et critiques*, Neuchâtel; Paris, Éditions Victor Attinger, 1942, pp. 128 y 140: «Les grecs nous ont fourni des modèles définitifs de jeux gymnastiques, que nos athlètes n'ont qu'à imiter, puisque la technique corporelle ne peut être différente aujourd'hui de celle du grand siècle de Périclès. Mais les évolutions, les saltations, les marches, les courses, les combats réglés, gymnastiques ou scéniques, les gestes rythmés épousant la cadence des vers grecs, étaient accompagnés uniformément par les flûtes et les instruments de percussion, une musique qui ne satisfait plus les exigences de nos oreilles... Il s'agit donc pour nous tous de créer de nouvelles formes d'art vivant,

La idea de reconstrucción, presente tras la primera guerra mundial entre artistas, arquitectos y poetas, también caló entre médicos deportivos. Dalcroze denominó a esa época de «tiempos de reconstrucción social», y entonces más que nunca se imponía la reeducación del individuo. Apostó por la gimnasia como medio con el que llegar a coordinar el ritmo corporal con las fuerzas nerviosas y las fuerzas intelectuales y lograr así cuerpos con cualidades semejantes al acero y el hierro.

Evidenciada la necesidad de educar al hombre moderno en la rítmica, para favorecer el conocimiento y dominio de su propio cuerpo, Le Corbusier reservó tanto a su compatriota como a su pariente las páginas de *L'Esprit Nouveau* desde el primer número para dar a conocer a sus lectores este método técnico de gimnasia moderna. Probablemente lo que convenciera a Le Corbusier de la pertinencia de su publicación fue que se trataba del método, exacto y riguroso que respaldaba teórica y científicamente su propio discurso sobre el espíritu y la fuerza física que deseaba poseyera el hombre nuevo. La guerra, la danza, el deporte y la gimnasia rítmica se convirtieron en los laboratorios y campos de pruebas donde artistas, arquitectos e ingenieros demostraron que el hombre podía y debía ser tan preciso como una máquina: pues si bellas eran las locomotoras, bello el instrumental de precisión y medición con el que construían el armamento y los medios de transporte, bello también sería el cuerpo humano.

dictées pour nos vœux et nos instincts actuels... La danse classique, dont les principes physiques remontent aux grecs, a édifié un code très intéressant d'exercices corporels assurant à l'organisme du danseur toute une gamme de mouvements harmonieux et vivaces. Le ballet moderne les utilise encore et il est certain qu'ils développent chez les danseurs d'admirables qualités de légèreté, de rapidité, de souplesse et de grâce aérienne».

Aprendida la lección de las máquinas, los exitosos resultados derivados de un trabajo preciso y regular, controlado, anónimo y continuo, sirvieron para que muchos artistas copiaran y quisieran atribuir a los hombres las características propias de las herramientas fabriles y de los ferrocarriles modernos. De ahí que en los años veinte proliferaran los espectáculos musicales abstractos de carácter antropomorfo²⁸ y que los escenarios de los teatros y óperas de Europa se llenaran de seres biomecánicos, trenes fácticos y locomotoras encubiertas ideadas con los mismos principios creativos de la abstracción formal. Oskar Schlemmer y su ballet Triádico; Fernand Léger y Francis Picabia, con *Relâche* y *Entre'acte* respectivamente; la taylorización de los gestos de los actores biomecánicos de los experimentos de Meyerhold en Moscú y las escenografías de Liuvob Popoba –*El gran gallo* (1921)– y las tablas de ejercicios diseñadas por V.V. Lutse en 1922 y



18. Ozenfant. Portada de *L'Elan*, junio 1915.

²⁸ Cit. cat. *El teatro de los pintores en la Europa de las vanguardias*, cit., p. 39.

la Factoría del actor excéntrico (FEKS) de Petrogrado, liderada por Gregory Kozintsev y Leonid Trauberg²⁹ fueron un ejemplo de esto. Con estas tentativas los artistas llevaron a escena los valores de la abstracción derivados del movimiento de bielas, brazos y engranajes de hierro y acero, de turbinas y circuitos eléctricos; así dejaron constancia de cómo ese espíritu de la abstracción que impregnaba a coches, trenes, fábricas y rotativas de periódicos contaminaba también los pinceles y los cuerpos de los artistas. Ante este panorama, la lectura mitológica de la acuarela de Picasso explicaría tanto la representación de la metamorfosis ferroviaria como tal y al artista malagueño haciéndose eco de las fórmulas y consignas que manejaban otros artistas, a modo de eufemismos plásticos con los que enmascarar la imagen de las decimonónicas y diabólicas locomotoras de hierro. Otros, ya superado el instante de la metamorfosis de las ninfas ferroviarias, presentaron las máquinas como tales. Este fue el caso de Fortunato Depero que, ese mismo año de 1924, ideó dos trajes de locomotoras para los actores de su obra *Anicbam del 3000*.

3. Las locomotoras como patrón anatómico.

A finales del siglo XIX la dictadura del arabesco ornamental simbolista y la inmaterialidad del humo y del vapor de las viejas locomotoras de carbón fueron los indicios que, para contrarrestar la delicuescencia a la que estaban abocados el hombre y el arte, dieron la voz de aviso sobre la necesidad de adecuar el cuerpo humano a la precisión de las máquina. No en balde, Jules Étienne Marey se ocupó en sus cronofotografías del humo, de su plasmación fotográfica y su desarrollo en el tiempo, con la misma curiosidad científica con que atrapó las agitaciones convulsas de los vaporosos trajes de Loïe Fuller. Marey se interesó por el humo con el mismo interés que por el impredecible, sintético e inasible desarrollo del movimiento de la bailarina en el espacio. Así lo demostró con *Trayectoria estereoscópica de un*

²⁹ Véase Konstantin Rudnitsky. *Russian and Soviet Theater. Tradition and Avant-garde*, Londres, Thames and Hudson, 2000 [1988], pp. 89-95.

movimiento lento (1885), que más bien parece la huella espectral de la corriente eléctrica. Para dibujar sin pincel y prolongar el poder hipnótico de la línea curva, Fuller ideó un peculiar mecanismo basado en la prolongación ortopédica de sus brazos mediante dos largas varillas de bambú que le permitían ondear los metros de tela de su vestido. En el escenario todo era un prodigio armónico de música y movimiento: su cuerpo, las varillas y la liviana túnica agitada ofrecían un espectáculo de danza completamente nuevo, a medio camino entre el vuelo de una efímera mariposa y el imposible arranque de la decapitada Victoria de Samotracia. François Le Coz ha señalado que fueron las novedades y los atrevimientos escenográficos en los que se ocupó Loïe Fuller desde 1891, inusuales e inaceptables para la gran mayoría del público de su momento, los que abrieron una nueva etapa para la danza, bautizada por la propia Fuller como el arte de lo efímero³⁰. En su coreografía era el propio movimiento quien devoraba la carne.

Marinetti se encargó de vociferar desde 1909 que el ideal de belleza moderno ya no residía en los restos arqueológicos, desmembrados e incompletos de la estatuaria grecorromana, sino que la belleza descansaba en las frías formas aceradas de las carrocerías de los modernos coches, esos vestidos de la industria y el progreso técnico que cubrían los motores. Restos arqueológicos y automóviles. Ese mismo par de imágenes fue el que utilizó Le Corbusier en su artículo «Des yeux qui ne voient pas... Les autos». Pero mientras que para Marinetti eran imágenes excluyentes, para Le Corbusier eran dos momentos dentro la cadena temporal lógica sobre las constantes de la belleza de las formas útiles. El italiano, en cambio, buscaba nuevos ídolos de bulto redondo en los que depositar su fe en la religión de la velocidad. Pretendía hacer reaccionar al público mediante la bofetada verbal y la violencia de un cuerpo mutilado y Le Corbusier hacía apología de la arquitectura moderna, de los arquitectos y de los ingenieros. La Victoria de Samotracia, además de incompleta, era un cúmulo de tiempo, una superviviente de la historia y la petrificación de

³⁰ François Le Coz, en cat. *Loïe Fuller. Danseuse de l'art nouveau*. París, Éditions de la Réunion des Musées Nationaux, 2002, p. 35.

un cuerpo poseído por la energía. «Un bello impulso, pero sin cabeza ni brazos» se leía en la portada del número 4 de *L'Élan* junto al dibujo de Amedée Ozenfant de la Victoria de Samotracia. *L'Élan* era la revista de guerra que en 1916 fundó y dirigió el propio Ozenfant y cuyo propósito era servir de enlace entre los artistas soldados que estaban en las trincheras y su público que permanecía en París. La guerra no debía detener la creación artística, sino que permitió a los artistas y poetas profundizar en su naturaleza de vanguardia. Un admirable impulso era la acción de los bellos y saludables jóvenes soldados franceses en los campos de batalla.

Si en el mundo clásico antiguo el pliegue de los peplos se erigió en la cota máxima del ornamento, en cuanto depósito infinito de posibilidades decorativas, en cambio, Marinetti y Le Corbusier coincidieron en que en los tiempos de la precisión mecanicista eran la delgadez, la lisura, la frialdad y la asepsia de las superficies metálicas sin huellas quienes debían dominar el pensamiento artístico para configurar así una modernidad desornamentada. Aquel gran mascarón de proa era un bello impulso pero sin capacidad para ver o hacer algo. En el proyecto marinettiano el hombre no iba a ser deglutido por las máquinas, sino transformado en una de ellas, ya que la existencia humana era una prueba para superar «la muerte gracias a la metalización gradual del cuerpo humano y la captación del espíritu vital como fuerza de máquina»³¹. Así fue como los hombres en las obras de Depero y de Pannagi en los años veinte adquirieron progresivamente un aspecto tubular y se convirtieron en locomotoras, con sus nombres y números identificativos. No se trataba de la humanización de la máquina, sino de la locomotorización del hombre; no perdían su naturaleza humana, sino que asumían y añadían los atributos propios de dichas máquinas.

³¹ Renato di Bosso e Ignazio Scurto. *Il macchinissimo*, Verona, Edizioni Pensiero Futurista, 1933 [reprod. Facsímil Verona, Grafiche Testi, 1975]. «Superamento della morte con una metallizzazione graduale del corpo umano e con la captazione dello spirito vitale come forza di macchina. F.T. Marinetti».

La agitación nerviosa de la que hacía gala la Victoria de Samotracia fue lo que atrajo la mirada de los futuristas, y justamente fue la cabeza que ahí faltaba quien asumió la posesión de la velocidad. Su cabeza se había reencarnado en el capricho ondulatorio del pelo de aquellas mujeres que, en coches descapotables, repetía las curvas de la costa azul, eco de los tirabuzones de humo que expulsaban precisamente las locomotoras por las chimeneas de sus calderas. «El turismo es parte integrante de nuestro culto a la belleza»³², se leía en el artículo titulado «Tourisme» de la revista *La culture physique*, en 1904. Ese culto a la belleza se alimentaba con los mismos ingredientes que la actividad comercial e industrial del país, y al turismo se unían los deportes, los coches y los trenes, el tabaco y el cinematógrafo.

Si la pintura y la literatura se encargaron a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX de acercar y divulgar al público, lectores y viajeros, los trenes para convertirlos en algo familiar y doméstico, con el cambio de siglo esa tarea de «ferrocalizar» la vida cotidiana también la asumieron la danza y la gimnasia. Esto se aprecia en el traspaso de competencias e intercambio de naturalezas que los teóricos de la gimnasia establecieron entre el hombre y los ferrocarriles. La nota común que subyacía en todos los nuevos métodos de ejercicios corporales era un voluntario deseo de equipar el cuerpo humano con la locomotora. Insistieron en la demostración de dicha igualdad y la presentaron como una muestra de la lógica y necesaria evolución humana, porque dicha imitación redundaba en la eficacia del trabajo físico e intelectual del hombre. De ahí que la idea de la precisión y la velocidad de movimiento que progresivamente se adquirían con los trenes eléctricos se encarnara tanto en dichos trenes como en los cuerpos agitados y convulsos de bailarines, tenistas o boxeadores, porque todos se alimentaban con la misma energía, la cual garantizaba su movilidad: «[la energía eléctrica] tiene, como la energía que mueve al hombre, algo de sobresaltos y averías»³³.

³² Albert Surier. «Tourisme», *La culture physique*, num. 6 année I, août 1904, p. 115: «Le tourisme fait partie intégrante de notre culte à la beauté».

³³ Eugène-Melchior de Vogüé. «À travers l'Exposition III. Le Palais de la force», en

Para justificar sus presupuestos teóricos sobre la danza, y como bien muestra el ejemplo de Isadora Duncan o las fotografías de la ejecución de los ejercicios del sistema Dalcroze, todos ellos coincidieron en retrotraerse al momento histórico-artístico en el que el cuerpo humano gozó de mayor consideración y belleza moral y plástica: la Grecia clásica. Y en ese camino hacia las vestales griegas sobresalió la americana Isadora Duncan. Abrió escuelas de danza en diferentes puntos del mundo y teorizó sobre la necesidad del ritmo corporal para ejecutar los irrepetibles pasos de baile; además recortó la túnica de la Fuller para hacerse un peplo casero y Edward Steichen la fotografió en 1921 entre las columnas dóricas del Partenón. Como colofón encontró un final verdaderamente moderno: murió ahogada por su propio pañuelo, que se había enganchado en el eje de la rueda de su coche, cuando circulaba por el Paseo de los ingleses de Niza.

La orilla del mar se convirtió en el escenario recurrente donde escenificar esa equivalencia entre cuerpos, estatuas y locomotoras, pues, en palabras de Duncan, «el movimiento de las olas, del viento y el de la tierra poseen siempre la misma armonía»³⁴. La intención de Duncan al bailar desnuda sobre la arena era la de adoptar las posturas que mantenían los dioses en sus representaciones escultóricas³⁵. No fue, por otra parte, la única que se entretuvo en este juego de mimos y espejos con la estatuaria clásica. Los gimnastas cuyas fotografías ilustraban los artículos de la revista *La culture physique*, *La vie au grand air*, las fotografías de los tratados de educación física —como el de de Georges Hébert: *Muscle et beauté plastique. L'Éducation physique féminine* (1919)— imitaban con sus poses los mismos ejemplos histórico-artís-

Revue des deux Mondes, LIXème. Troisième période. Tome XCIV, juillet-août 1889, p. 697: «[l'énergie électrique] elle a comme celle de l'homme des sursauts et des défaillances».

³⁴ Isadora Duncan. «La danse de l'avenir» (1903), en *La danse de l'avenir*. Textes choisis et traduits par Sonia Schoonjans. Suivis de *Regards sur Isadora Duncan* par Élie Faure, Colette et André Levinson. Préface de Yannick Ripa. Bruxelles, Éditions Complexe, 2003, p. 53: «Le mouvement des vagues, des vents ou de la terre possède toujours la même harmonie».

³⁵ Isadora Duncan. «La danse de l'avenir» (1903), cit., p. 57.

ticos. En dichas fotografías dejaron claro que el camino para elevar a categoría estética y cívica la práctica deportiva en el siglo XX pasaba genealógica, imitativa y comparativamente por la escultura de jóvenes atletas del mundo clásico, pues eran el ejemplo indiscutible de la perfección formal. El deporte, en tanto que disciplina, exigía cuidar y preocuparse por la belleza corporal, y su práctica condujo a la moda de la cultura del cuerpo. Lo que se pretendió con la conjugación de juegos deportivos y otras variadas distracciones al borde de la playa o en gimnasios privados o públicos era la satisfacción de todas las actividades artísticas del espíritu³⁶, tanto físicas como intelectuales.

Como lo que se deseaba eran cuerpos precisos y eficaces como máquinas, había que evitar por todos los medios que éstos se oxidaran. La cultura física exigía una disciplina gimnástica diaria que



19. Alexander Rodchenko. Desfile deportivo, 1936.

³⁶ Comte de Rivière. «Biarritz», cit., p. 327.

asegurara cuerpos engrasados, flexibles y contundentes en todos sus gestos y movimientos. Sólo así, obediente a la norma gimnástica, el cuerpo humano trabajador y austero podría ser contemplado como rodamiento y diente de un engranaje mayor, formando parte de un sistema de producción encargado a su vez de mantener y alimentar a toda una población de hombres nuevos. La moda, los nuevos deportes y las nuevas revistas ilustradas fueron algunos de los estadios de una gigantesca cadena de montaje fabril e ideológica organizada para garantizar la creación y la circulación constante de la producción en el mundo.

Los estados modernos europeos de los años veinte, sobre todo allí donde se impusieron dictaduras y regímenes totalitarios, adoptaron la idea de la educación física como método para llegar a controlar y dominar a la población. Las coreografías gimnásticas y las exhibiciones multitudinarias deportivas traslucían la idea de disciplina y el drástico sistema de entrenamiento que posibilitaba tal resultado. Por su parte, los gimnastas agradecían al estado que pensara en ellos como tuerca imprescindible para el funcionamiento de la fábrica estatal. En cierto modo eso era lo que Élie Faure había intuido al hablar de Isadora Duncan y de la necesidad de la práctica del deporte en general: ella daba lugar a danzas metódicas que podían permitir el desarrollo del sentido de la cohesión de las naciones³⁷. Eran los años de los campamentos de verano, los campeonatos deportivos, los desfiles, la exhibición de la masa moviéndose al unísono, etc., en los que se exaltaba la grandeza de los cuerpos tanto como el poder de las máquinas. Los estados debían invertir y velar por la precisión efectiva de sus ciudadanos, con el objetivo de «entrenar a vencedores»³⁸, y de sus trenes, en cuanto medio de comunicación y distribución. En el caso ruso esta idea de la obligada preocupación estatal por la salud de-

³⁷ Élie Faure. «D'Isadora et de la danse», en *Ombres solides (Essais d'esthétique concrète)*. París, Société Française d'Éditions Littéraires et Techniques, Edgar Malfère directeur, 1934, p. 100.

³⁸ Osip E. Mandelstam. «Ritmo y gobierno», cit., p. 38.

portiva de sus ciudadanos la explicó cristalinamente y alertó de sus peligros Osip Mandelstam en «Ritmo y gobierno»:

«Al vertebrar la sociedad, al alzarla del caos al orden armonioso de la existencia orgánica, tendemos a olvidar que lo primero que hay que vertebrar es el individuo. El mayor enemigo de la sociedad es la persona amorfa, el individuo invertebrado. Todo nuestro sistema educativo, tal y como lo concibe nuestro joven gobierno, encabezado por la Comisaría de Educación Popular, consiste esencialmente en la vertebración del individuo. La educación social allana el camino para la síntesis del hombre y la sociedad en lo colectivo... En la actualidad vemos a algunos educadores que, aunque todavía débiles y aislados, ofrecen al gobierno un método eficaz legado por siglos en los que imperaba la armonía: el ritmo como instrumento de la educación social... Un instinto infalible les dice que la educación rítmica debe ser controlada por el gobierno. Obedecen a la voz interior de su conciencia pedagógica y ahora han alcanzado casi su fin»³⁹.

De manera que la cultura física se convirtió en un asunto político, pues alentar y dignificar la práctica del deporte entre los ciudadanos era un forma de aproximarse a ellos, de preocuparse por ellos con el objetivo, sobre todo, de que fueran hombres sanos y perfectos y, en definitiva, eficaces trabajadores. Así, en 1928, desde la sección de propaganda estalinista, esta moda y uso político del deporte se reflejó en la publicación de una revista semanal ilustrada llamada *Fizkultura i Sport* (Salud física y deporte) y, en 1930 apareció otra titulada *Chelovek i Priroda* (Hombre y naturaleza). Desfiles y acrobacias gimnásticas, por ejemplo, se llevaron a cabo en Rusia como prueba de la reorganización de la población en instituciones, talleres y escuelas tras la revolución. De ello y del mantenimiento de esta práctica político-publicitaria se conservan las fotografías tomadas por Alexander Rod-

³⁹ Osip E. Mandelstam. «Ritmo y gobierno», cit., p. 37.

chenko en el año de 1936 y en 1938. Ahí tocó techo la representación de esa ideología gimnástico-maquinista en la foto de una joven atleta insertada en la Estrella Roja y cuyas piernas, en gesto de avance, eran las síntesis de su cuerpo como tuerca ajustada al sistema político. O la fotografía de un grupo de jóvenes dispuestas radialmente y dándose las manos en *La rueda*. La revolución llegó a todos los rincones del vasto país mediante el ferrocarril, como un soplo de aire nuevo, y la propia revolución de octubre de 1917 y su programa político-económico de americanizar la URSS con el comunismo pusieron de relieve que el país era una gran caja de herramientas cuyos tornillos requerían ser bien apretados para poder levantar en el aire turbinas y aspas. Esas manifestaciones gimnásticas tampoco quedaban muy alejadas de las fórmulas que usaban los americanos para enseñar el funcionamiento y la eficacia del trabajo de sus fábricas. La sincronización acrobática de las jóvenes rusas no era la de las *rockets* de los espectáculos musicales de Nueva York, pero todas ellas compartían el mismo entusiasmo mecánico y eran la imagen encubierta de la producción que subyacía bajo tanta celebración entusiasta del progreso.

El mismo año que Rodchenko fotografiaba los espectáculos y desfiles gimnásticos militares de Moscú, en Berlín no cabía mayor homenaje a los cuerpos griegos de la antigüedad que la puesta en escena de unos Juegos Olímpicos y la asunción del espíritu deportivo heleno. La ideología nacionalsocialista significó el momento álgido del gusto por las masas coreográficamente controladas. Vislumbraron el placer que producía la acumulación de cuerpos: ya fuera en los congresos del partido nazi, en estadios deportivos o en campos de concentración y fosas comunes. La propia acumulación era el desagüe que garantizaba y agilizaba la desaparición de la materia humana. Tanto o más siniestro que organizar las olimpiadas en Berlín fue la megalómana decisión de rodarlas y preparar minuciosamente la escenografía del vacío que iba a dejar esa masa. *Olimpia* (1936), la película dirigida por Leni Riefensthal, y que contó con un prólogo rodado por Willy Zielke, era una oda entusiasta al cuerpo humano, el cual, una vez alcanzado la perfección propia de los productos de la revo-

lución industrial, acababa convertido en esclavo de sus propias leyes de funcionamiento. La película fue una exhibición de carne y mármol y un catálogo de relojes, coches, trenes y barcos, esto es, la exposición de la eficacia y la precisión de cuerpos entrenados para la victoria.

Para rodar este documental las autoridades alemanas pensaron en la indudable maestría de Leni Riefensthal; como ya había demostrado con *El triunfo de la voluntad* (1934) su capacidad para realizar «películas sin argumento», quisieron repetir el mismo éxito con *Olimpia*. La película-documental se estructuró en dos partes, rodadas por la propia Riefensthal, precedidas por un prólogo que ella encargó expresamente a Willy Zielke. Éste no era un nombre desconocido para la directora: se trataba de un fotógrafo de origen ruso, formado profesionalmente en la Baviera de los años veinte, al que ya había tratado por sus trabajos anteriores. Si las cuatro horas de película filmadas



20. Jupp Weirtz. Cartel que conmemora el centenario de los ferrocarriles alemanes, 1935.

21. Rodaje del prólogo de *Olimpia*. Atenas, 1936.

sobre las pruebas olímpicas eran abrumadoras, técnica y visualmente, no menos lo fueron los minutos de la introducción. Para rodarla Zielke fue en primer lugar a Atenas, intentando buscar el escenario original, la cuna de la civilización occidental. Finalmente no quiso retroceder en el tiempo sino adelantarse a él y prefirió la orilla del Mar Báltico, el corredor de Danzig, como fondo idóneo del apocalipsis alemán de los cuerpos y las locomotoras. En los prolegómenos de la Segunda Guerra Mundial de nuevo ambos volvían a confundirse y a ser tratados con la misma siniestra paridad, pues tanto unos como otros estaban llamados a desaparecer tan pronto como traspasaran la alambrada de los campos de concentración. No en balde, para filmar esos cuerpos que en la orilla del mar se comportaban como estatuas que habían cobrado vida, el propio Zielke exigió decenas de metros de rollos de acero de alambrada con los que acotar la zona de rodaje, el lugar de la definitiva metamorfosis y del sacrificio de la carne. Como ya hiciera Isadora Duncan, Zielke se acercó a la orilla del mar para exaltar la comunión de la belleza de los cuerpos con la naturaleza. Las imágenes que filmó parecían el primer día de la creación: esculturales mujeres y hombres desnudos nacían de la espuma del mar; la espuma remitía a Venus diosa de la belleza mientras que Apolo se moldeaba en la arena. Con este intento de trabar los vínculos genealógicos entre griegos y alemanes, por ese deseo de insuflar vida a las esculturas de las salas del Museo Arqueológico de Atenas, el deporte se presentaba como el pertinente hilo conductor del arte y la belleza anatómica a lo largo de la historia.

Además de ver cumplida esa excentricidad de los metros de alambrada, a Zielke se le dio carta blanca durante el rodaje porque sabía tanto de cuerpos como de trenes, de precisión de gestos y de economía energética. A su formación artística en la Academia de fotografía de Munich le habían precedido dos años de estudios de ingeniería ferroviaria en la universidad rusa de Tachkent y, en 1935, recibió el ambicioso encargo por parte de la Reichsbahn –la Sociedad Nacional de Ferrocarriles alemanes– de hacer un documental para celebrar el primer centenario de los ferrocarriles alemanes. La inten-

ción de la administración ferroviaria era patrocinar un documental exaltatorio y pedagógico de la historia de la ferrovía alemana; en cambio, para Zielke el encargo supuso la posibilidad de rodar una película absoluta y de vanguardia, de desarrollar la idea de la iluminación divina de los ingenieros y mostrar la genuflexión humana ante la belleza plástica de las locomotoras y las aplicaciones de la técnica. Los 2500 metros de celuloide filmados se llamaron *Das Stabltier* (La bestia de acero) y narraban cronológicamente los más importantes episodios de la historia mundial de los trenes: Stephenson, Adler, la Roquette, etc. Para ello prepararon, entre otras cosas, un tren que permitió al equipo grabar y montar sobre raíles cada día y sin interrupción. Los cinco vagones de este estudio rodante fueron pintados de blanco y bajo las ventanas escribieron en rojo *Tonfilm: Das Stabltier* (Película sonora: La bestia de acero).



22. Rodaje de *La Bestia de acero*, 1935.

La puesta en marcha de un tren-cámara no representaba entonces ninguna novedad, pues ya en 1922 los había organizado Dziga Vertov para sus primeros trabajos de cine-ojo propagandístico para Kino-Pravda (Cine-Verdad), los cuales servían para extender la doctrina de la Revolución a lo largo y ancho de la extensa Rusia, así como para denunciar su incumplimiento. También en Rusia, Alexander Medvedkin pasó *294 días sobre ruedas*⁴⁰, en 1932, en misión de propaganda política y denuncia estalinista y en los que rodó los capítulos de su Kino-poezd (Cine-tren). Y en Francia, Abel Gance se ingenió un sistema de plataformas exteriores a lo largo de un tren, en 1922, para rodar durante cuatro meses *La Roue* (La rueda). Por lo tanto, el tren se habían convertido en manos de los cineastas en una *machine à filmer*, o mejor, en una *machine à tourner*, valga la redundancia del giro de las ruedas y el giro de la película dentro del cinematógrafo. Esos dobles giros eran la señal de la circulación y por ende, de la distribución y de la producción, de la denuncia y de la revelación.

Willy Zielke creó con *La Bestia de acero* el reconocimiento cinematográfico al ingeniero por su tarea de diseñar y organizar el espacio y el tiempo humano en favor de la perfección y la economía—formal y material, no sólo monetaria—, e insistió en la belleza de los productos de la técnica. En esa misma línea, y como si de una secuencia lógica se tratara, un año más tarde y en el prólogo que rodó para *Olimpia*, Zielke exaltó la belleza física del cuerpo cultivado, entrenado, disciplinado cual pulida locomotora, con la misma pasión con la que había rodado la anterior película. Tanto los minutos finales de *La bestia de acero* como su prólogo para *Olimpia* eran las conclusiones cinematográficas de la cultura intelectual y la cultura física del purismo, el maquinismo y el higienismo que habían imperado cultural, social, política y artísticamente desde el arranque del siglo XX. La escultura griega y el espíritu del mundo clásico en general vivían y resucitaban en aquellos cuerpos voluntariosos y disciplinados. Las locomotoras indestructibles y los bronceíneos atletas desnudos fueron

⁴⁰ Alexander Medvekin. *El cine como propaganda política. 294 días sobre ruedas*, [s.l.], Siglo XXI Editores, 1977.

la cara y cruz del trabajo de Zielke entre 1935 y 1936. En realidad, para 1936, la igualdad entre los términos de este binomio era más que una evidencia. A pesar de tratarse de una obra de vanguardia – en tanto que estetizaba la brutalidad de la máquina y teñía al ingeniero de cierta siniestralidad divina –, la película del centenario de los ferrocarriles alemanes fue prohibida porque a la dirección del Reichbahn no le pareció presentable y acusaron al director de haberse recreado en la idea del tren como animal temible: «Todo hombre en su sano juicio rechazaría coger el tren después de haber sufrido el efecto fulminante de las vías, las ruedas, los amortiguadores y de las sirenas de vapor»⁴¹. El documental no era presentable porque previeron que no resultaría efectivo desde el punto de vista de la propaganda para los ferrocarriles alemanes, ya que se detenía también en los antecedentes y logros ingleses y franceses. En cambio, sí que lo era para evidenciar hasta dónde podían llegar los trenes en las manos de los artistas si cumplían escrupulosamente las misiones marcadas por los estamentos de poder. Zielke lanzó un mensaje diferente al desviarse de esa tarea de



23. Rodaje de *La Bestia de acero*, 1935.

⁴¹ Testimonio de Hans Ertl, cit. en Loiperdinger, Martin. «L'histoire de l'*Animal d'acier*. Willy Zielke et les chemins de fer du Reich», *Cinémathèque*, num. 5, printemps 1994: «Tout homme normalement constitué refuserait de prendre le train après avoir subi l'effet foudroyant des voies, des roues, des amortisseurs et des sirènes à vapeur».

caramelizar el acero de las locomotoras y por mostrar al ingeniero como divino creador de monstruos progresivamente perfeccionados con los que asegurar la máxima potencia en la continua movilidad.

En *La bestia de acero* el presente y el inmediato futuro de los trenes alemanes quedaba retratado en la imagen de los raíles y en la exaltación del uso y la perfección en el diseño de cada una de las partes que componían ese último diseño germano. Cuando Zielke colocó al ingeniero al pie de su creación para enumerar y pasar revista a cada una de las partes de la nueva locomotora, recurrió a una estratagema de gran efectividad: la mención del todo a través de las partes, porque ese todo, como ser divino, se admira pero su nombre es impronunciable. Desde las fotografías que compusieron los primeros álbumes de viajes patrocinados por las primeras compañías ferroviarias en 1855, hasta los carteles de Fix-Masseau o Cassandre, por ejemplo, de finales de la década de 1920, el tren lo constituían sus elementos por separado porque él estaba en todos: raíles, puentes, cambios de agujas, estaciones abandonadas, humo, frontal de la locomotora, pasos a nivel, etc. A este principio de la fragmentación se agarraron los miembros del Reichbahn al discrepar de la imagen del tren que había construido y filmado Zielke: ellos querían que los ferrocarriles alardearan de eficacia por ser un todo, no un saco de piezas.

Otro apunte sobre otra campaña política que buscaba su particular salida al mar para encontrar el escenario de sus propias metamorfosis, fue la que emprendió Benito Mussolini en Italia en los mismos años en que el Tren Azul iniciaba su andadura. Su propósito era hacer de Roma un puerto de mar y para ello puso en marcha, ya desde sus primeros años en el poder, un proyecto de expansión ferroviaria, industrial y urbana hacia el Mar Tirreno. Con las últimas novedades técnicas de la ingeniería, en 1925 inauguró la línea ferroviaria Roma-Ostia: a tracción eléctrica y con doble vía; y tres años más tarde se abrió la segunda autovía de Italia: Roma-mar. Estos proyectos de ingeniería de la comunicación y el transporte fueron contemporáneos a la representación teatral de las obras de Fortunato Depero en la

ciudad de Milán, y en especial la obra *Anibccam del 3000*: una pantomima sobre unas locomotoras enamoradas de su maquinista. Por entonces, también el propio Mussolini asumía la electrificación de las líneas ferroviarias como uno de los preparativos más visibles de la guerra⁴². En cuestiones de trenes Mussolini lo tenía bastante claro, sobre todo porque con esa salida al mar por vía férrea sentaba las bases del que fue su más vasto proyecto: el plan que ideó, en 1930, para convertir Roma en el escenario de la Exposición Universal de 1942, año que además coincidía con el vigésimo aniversario de la Marcha sobre Roma y su subida al poder tras bajarse del tren directo de Milán. El arquitecto que debía llevar a cabo tal megalómana empresa sería su gran constructor y diseñador Marcello Piacentini.



24. Eli Lotar. *Locomotive*, 1929.



25. Fix-Masseau, *Exactitude*. Cartel para la compañía Etat, 1932.

⁴² Pierre Drieu la Rochelle. «Mussolini contre la machine», en *Les Derniers jours. Cahier politique et littéraire*, 27 février 1927, 2è. cahier, p. 11 [reprod. Paris, Éditions Jean Michel Place, 1979].

Si Mussolini diseñaba un gran proyecto civil para la modernización del país, la metamorfosis mecanicista propuesta por Depero en su ballet de 1924 más bien parecía un divertimento de fontaneros con disfraces tubulares; y tubulares habían sido definidos por Ramón Gómez de la Serna, y lo serían aún, los personajes de las obras de Fernand Léger de la década anterior. Esos coletazos mecanomorfos del futurismo convirtieron el maquinismo en un arte de las cañerías: allí por donde iban a discurrir las últimas formas artísticas y cuerpos metálicos antes de desaguar. Pocos años después Depero viajó a Nueva York; allí comprobó cómo el futurismo escenográfico y plástico invadía la ciudad, las fachadas de los teatros y los cines con sus reclamos luminosos y sus atracciones. De manera que lo que en Italia era un trabajo de fontaneros, en América era una tarea espontánea de expertos electricistas. Nueva York, «la ciudad automática», como la bautizó y retrató Julio Camba en un libro publicado en 1934, se presentaba como el lugar donde los logros de la técnica estaban a la vista de todos, donde se imponía su lógica necesidad. En cambio, a los europeos esos logros todavía les parecían regalos llovidos del entusiasmo y de la fe en el progreso. Estados Unidos, y en particular



26. Fortunato Depero. *Locomotoras neoyorquinas*, 1930.

Nueva York, era para ellos el paraíso donde se concentraban materializadas todas las premoniciones decimonónicas sobre los alcances y conquistas de la técnica.

Por otra parte, era precisamente en estas ciudades de la producción y el trabajo donde los trenes habían conservado su naturaleza de atracción de feria; y así, montañas rusas y laberintos de espejos dejaron al descubierto que donde se leía *Aniccham* debía decir *Macchina*. Allí Depero también constató el cumplimiento de la profecía maquinista de la equiparación de formas y funciones entre locomotoras y hombres: un hombre es una máquina del revés, contorsionada, invertida, flexible. Al igual que el italiano, también a Fernand Léger se le reveló Nueva York como el parque de atracciones temático de la vida moderna eléctrica y maquinista regida por la religión del dinero y el trabajo. Cony Island era la meca de todo modernólatra que experimentaba los trenes como máquinas de viajes sensoriales. En tanto que modelo de ciudad de la producción, como ciudad-fábrica, la presencia del humo en Nueva York era indispensable, fuera cual fuese la forma en que se manifestara o donde se ocultara:

«Seis de la tarde... El paquebote avanza lentamente. Una masa recta, alta, elegante como una iglesia, aparece a lo lejos, envuelta en una bruma azul y rosa, difuminada como un dibujo al pastel. Rigurosamente ceñida en un orden gótico, proyectada hacia el cielo como un desafío. ¿Cuál es esta nueva religión? / Wall Street domina con toda su altura este mundo nuevo... / Es la apoteosis de la arquitectura vertical, una combinación valiente de arquitectos y banqueros sin escrúpulos, movidos por la necesidad... El ascenso vertical es de orden económico... / En el interior de esta ciudad múltiple y orgánica corre un personaje indispensable para esta ciudad ilimitada: el teléfono... Nueva York y el teléfono vinieron al mundo el mismo día y en el mismo barco para conquistar el mundo. La vida mecánica aquí está en su apogeo, ha tocado techo, sobrepasado su objetivo... Todo el mundo fuma en Nueva York, incluso las calles»⁴³.

Tan entregados estaban estos artistas a sus quehaceres de habitar, robar y ocultar los trenes con el fin de domesticarlos, o tan elevado era el grado de conciencia artística de vanguardia que exhalaban las escuelas, cenáculos y talleres de arte europeos, que el propio Depero tuvo que denunciar el plagio de sus figurines del *Anihccam del 3000* por una compañía rusa en el montaje de *El baile de las máquinas*. Ocurrió a comienzos del año 1927, y en un artículo a doble página Fortunato Depero confrontó una fotografía de sus dos locomotoras del año 1924 con otra de tres bailarines rusos que bien parecían una versión galáctica del *Juramento de los Horacios* (1785) de Jacques-Louis David. El italiano, con rabia mantenida o manteniendo amenazadoramente el puño cerrado, como era su costumbre, denunció que la crítica europea y mundial obviara el papel que él había jugado en la renovación de las artes plásticas al no reconocer que fue uno de los primeros artistas en configurar el cuerpo del hombre moderno a partir de las máquinas. Además, en ese artículo de denuncia incluyó un recorte de prensa de *Il corriere Della Sera*, del 1 de marzo de 1927, confrontado con lo que en el momento del estreno de su obra dijo el periódico milanés *L'Ambrosiano*. La queja completa de Depero decía así:

«Esta fotografía que representa la famosa DANZA DE LA MÁQUINA, estrenada en Rusia en 1927, se ha reproducido en todos los periódicos ilustrados del mundo. Confrontándola con una de mi ANIHCCAM, resulta evi-

⁴³ Fernand Léger. *Mes voyages*. París, L'École des loisirs, 1997 [1960], pp. 10, 13, 15: «Six heures du soir... Le paquebot avance lentement. Une masse droite, haute, élégante comme une église, apparaît au loin, enveloppée de brume, bleue et rose, estompée comme un pastel. Étroitement serrée dans un ordre gothique, projetée vers le ciel comme un défi. Quelle est cette nouvelle religion?... C'est Wall Street qui domine de toute sa hauteur ce monde nouveau... C'est l'apothéose de l'architecture verticale, une combinaison hardie d'architectes et de banquiers sans scrupule, poussés par la nécessité... La poussée verticale est d'ordre économique... À l'intérieur de cette ville multiple et organisée court un personnage indispensable à cette ville illimitée: le téléphone... New York et le téléphone sont venus au monde le même jour par le même bateau pour la conquête du mode. La vie mécanique est là à son apogée, elle a «touché le plafond», dépassé le but... Tout le monde fume à New York, même les rues».

dente el plagio o cuando menos mi prioridad absoluta.

“El baile máquina”, creado en Rusia. Berlín, 28 febrero, nota [Corriere della Sera, 1-3-927]. En Rusia se ha prohibido el “charleston”. Un telegrama de Moscú anuncia que por orden del gobierno se ha creado un nuevo baile, bautizado “máquina”. Los brazos de los bailarines imitan el movimiento de los pistones de una máquina de vapor mientras que los pies baten como pesados martillos. La música imita el estruendo de los talleres.

Con ocasión del estreno de “ANIHCCAM del 3000”, Ettore Romagnoli escribe en L’Ambrosiano: ... Pero los futuristas que se presentaron ayer por la tarde, son casi todos artistas de verdadero ingenio. Cuando Marinetti saludó a Depero como “grandísimo”, muchos se echaron a reír. Pero es seguro que si los tapices y los escenarios que crea nuestro originalísimo artista vinieran de Alemania o de Inglaterra, mucha gente que ahora se divierte, se arrodillaría ante ellos...»⁴⁴.

Depero no dejó escapar ni un día para recordar su trabajo y acusar a los rusos de plagiadores y a la crítica, que se pretendía moderna, de inepta. Por otro lado, las reseñas de la prensa revelaban la poca confianza artística que producían los futuristas incluso dentro de sus fronteras. Ellos reclamaban el merecido reconocimiento mundial

⁴⁴ Cit. en cat. *Depero Futurista. Rome-Paris-New York. 1915-1932 and more*, Milán, Skira Editore, 1999, p. 21: «Questa fotografia che rappresenta la famosa DANZA DELLA MACCHINA eseguita in Russia nel 1927, venne riprodotta in tutti i giornali illustrati del mondo. Confrontandola con quella del mio ANIHCCAM risulta evidente il plagio o quanto meno la mia priorità assoluta. **“Il ballo “macchina”, creato in Russia.** Berlino, 28 febbraio, note. [Corriere della Sera, 1-3-927]. In Russia il “charleston” è statu proibito. Un telegramma da Mosca annuncia ora che per ordine del governo è stato creato un nuovo ballo battezzato “macchina”. Le braccia dei ballerini imitano il movimento degli stantuffi di una macchina a vapore mentre i piedi battono come pesanti martelli. La musica imita il frastuono delle officine. In occasione della prima di “ANIHCCAM del 3000” Ettore Romagnoli scrive sull’Ambrosiano: ... Ma i futuristi che si presentarono iersera, sono quasi tutti artisti di reale ingegno. Quando Marinetti salut’ ”grandissimo” Depero, molti si misero a ridere. Ma è sicuratissimo che se gli arazzi e le scene che crea questo nostro originalissimo artista, ce venissero nella Germania o dall’Inghilterra, molta gente che ora sta sulle sue li ammirerebbe in ginocchi... ».

de los futuristas, pues fueron de los primeros que con sus manifiestos, sus proclamas, sus misiones europeas y sus escandalosas actuaciones, abrieron para todos los artistas de vanguardia la vía a la aproximación formal e ingenuamente conceptual del arte mecánico y la deseada equiparación entre hombre y máquina:

«El futurismo y el valor estético de la máquina.

Desde la fundación del futurismo, siempre hemos exaltado la máquina como máximo valor estético: “... un coche de carreras es más bello que la *Vittoria di Samotracia*” (primer manifiesto del futurismo febrero 1909). La poderosa tarea de influencia llevada a cabo en menos de veinte años por parte del futurismo en todo el mundo está vinculada en gran parte a la influencia y a la exaltación de la máquina (splendor geométrico y mecánico, dinamismo, velocidad). Los futuristas fueron los primeros que vieron en la máquina algo más que la maravillosa conquista utilitaria de la humanidad, también la síntesis. La nueva estética cambiará el aspecto del mundo mediante una reconstrucción futurista de nuestro planeta completamente geométrica, mecánica, artificial, automática»⁴⁵.

Sus voces retumbaban por toda Europa desde 1909, año de su primer manifiesto, pero fue en 1922, con nuevos miembros y con el grupo original reestructurado, cuando publicaron *L'Arte Meccanica. Manifesto Futurista*⁴⁶. Ahí insistieron en que la esencia de la máquina lo-

⁴⁵ F. Azari. «Per una Società di Protezione delle Macchine. Manifesto Futurista» (Milán 1927), reprod. en cat. ex. *Universo Meccanico. Il futurismo attorno a Balla, Depero e Prampolini*. Milán, Edizioni Gabriele Mazzotta, 2003, p. 87: «**I futuristi ed il valore estetico della macchina.** Fin dalla fondazione del futurismo, noi abbiamo sempre esaltato la macchina quale massimo valore estetico: “... un automobile da corsa è più bello della *Vittoria di Samotracia*” (primo manifesto del futurismo- febbraio 1909). La poderosa opera di influenza compiuta in meno di un ventennio dal futurismo in tutto il mondo è legata in gran parte all’influenza e dalla esaltazione della macchina (splendore geometrico e meccanico, dinamismo, velocità). I futuristi hanno visto per primi nella macchina oltre che la più meravigliosa conquista utilitaria dell’umanità, anche la sintesi. Della nuova estetica che cambierà la faccia del mondo mediante una ricostruzione futurista del nostro pianeta interamente geometrica, meccanica, artificiale, automatica».

⁴⁶ Enrico Prampolini, Ivo Pannagi, Vinicio Paladín. «L'Arte Meccanica. Manifesto

comotora —por sus fuerzas, sus ritmos y las infinitas analogías que era capaz de sugerir— constituía la fuente inspiradora de la evolución y el desarrollo de las artes plásticas. La apocalíptica conclusión de este enésimo manifiesto futurista: «DE LA MÁQUINA Y EN LA MÁQUINA SURGE HOY TODO EL DRAMA HUMANO»⁴⁷ fue lo que había marcado y marcará durante unos años más la reacción artística con la que dar solución a un problema social derivado de esa realidad maquinista: pacificar su imagen y depurar su origen y su pasado. Lo que debió molestar profundamente a Depero fue que esos rusos se apuntaran el tanto del mecanomorfismo con su teatro biomecánico, ya que no era la primera vez que artistas rusos en gira europea le copiaban y le negaban al italiano la autoría de sus composiciones plásticas. Depero no había olvidado aún el encontronazo que tuvo con el matrimonio Larionov-Gontcharova por el uso que éstos hicieron de unos dibujos



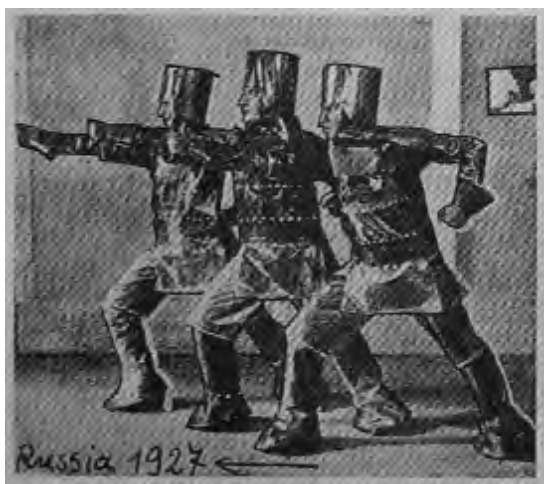
27. Fortunato Depero. Locomotoras de la obra *Aniccham de 3000*, 1924.

futurista. Roma, ottobre 1922» (*Noi. Rivista Futurista*, Roma 1922), reprod. en *Il Futurismo. Rivista sintetica illustrata*, Milán, 1 ottobre 1923. [reprod. en cat. ex. *Universo Meccanico. Il futurismo attorno a Balla, Depero e Prampolini*, cit., pp. 84-85.

⁴⁷ Enrico Prampolini, Ivo Pannagi, Vinicio Paladín. «L'Arte Meccanica. Manifesto futurista. Roma, ottobre 1922», cit., p. 84: «DALLA MACCHINA E NELLA MACCHINA SI SVOLGE OGGI TUTTO IL DRAMMA UMANO».

que le compraron durante su estancia en Roma, donde acudieron en 1917 como miembros de la compañía de Diaguilev para preparar el montaje y los decorados del ballet *Parade*⁴⁸.

En medio de estas tareas con tuercas y tornillos y de estos lavados genealógicos, de las propias filas futuristas surgieron voces tardorrománticas —y no fueron el único grupo de la vanguardia en el que se apreciaron rescoldos poéticos y artísticos del romanticismo— que advirtieron que el binomio hombre-máquina podía ser también causante de infelicidad. Ese fue el caso de la pieza para ballet que Ruggero Vasari escribió en 1926: *L'angoscia delle macchine*, cuya escenografía y vestuario se le encargó en un primer momento a Ivo Pannaggi. Éste finalmente ideó sólo los bocetos, entre los cuales destacó el del personaje *Condenado AH2/G*, donde se percibían claras reminiscencia del hombre-locomotora deperiano aunque «con un decisivo acento constructivista»⁴⁹. Para no dejar dudas sobre la interferencia de las locomotoras, la danza y el ritmo nuevo impuesto y característico



28. Fotografía del ballet ruso *La danza de las máquinas*, 1927.

⁴⁸ Véase Gabrielle Belli. «Depero and *Parade*», en cat. *Picasso. The Italian journey*, Londres, Thames and Hudson, 1998, pp. 69-74.

⁴⁹ Ada Masoero. «Il dominio della Machina», en cat. *Universo Meccanico. Il futurismo attorno a Balla, Depero e Prampolini*, cit., p. 16: «... squadrati e ortogonali, con un deciso acento costruttivistico».

de la sociedad moderna mecanizada, dos mimos interpretaron este ballet acompañados por una «POLIFONÍA RÍTMICA DE LOS MOTORES, obtenida al orquestrar dos motocicletas colocadas en un palco sobre la sala central donde se desarrollaba la acción, mientras los bailarines realizaban gestos de mímica cadenciados al ritmo de esos motores»⁵⁰.

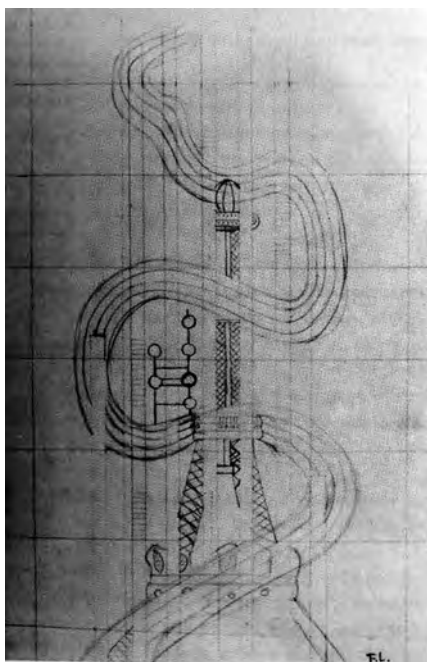
Como la crítica europea parecía haber olvidado estos antecedentes, los artistas rusos se convirtieron inmediatamente, con sus Horacios de acero, en los formuladores de la modernidad al actualizar una obra y un gesto donde el ingrediente revolucionario era lo que primaba. El charlestón se prohibía en Rusia al tiempo que el gobierno aceptaba un baile de máquinas y el gesto taylorizado para suplantarlo. Bien sabían en Moscú que de los americanos había que tomar tan sólo lo necesario y lo útil, es decir, sus sistemas y leyes de producción; y ya ellos se encargarían de maquillar con propaganda las bailarinas para convertirlas en martillos.

No sólo la petrificación del cuerpo a imitación de las esculturas griegas cabía esperar de la buena observancia de los principios de la segunda época maquinista; sino que incluso la ciudad de Atenas podía ser reconstruida a orillas del Sena, en opinión de Fernand Léger. Para llevar a cabo tan ingente tarea contaban con la ayuda del implacable rigor de las leyes espritnouvistas de cal para las fachadas y exactos sistemas de proporciones para diseñar la moderna arquitectura. Léger barruntaba este proyecto desde 1934, y lo expuso en una conferencia que dio en la Sorbona con el título «De l'Acropole à la Tour Eiffel»⁵¹, cuando empezaba a pintar los murales de los pabellones que le habían sido adjudicados en la Exposición Internacional de las Artes y la Técnica en la vida moderna de París de 1937:

⁵⁰ Ada Masoero. «Il dominio della Machina», cit., p. 16: «POLIFONIA RITMICA DI MOTORI, ottenuta orchestrando due motociclette collocate in un palco sopra la sala centrale nella quale si svolgeva l'azione, mentre i danzatori eseguivano azioni mimiche cadenzate al ritmo dei motori».

⁵¹ La conferencia tuvo lugar el 8 de febrero de 1934 y se publicó con el título «Le Beau et le Vrai» en la revista *Beaux-Arts*, num 58, 9 février 1934, cit. en cat. *Fernand Léger*. París, Centre Georges Pompidou, 1997, p.

«¿Cómo concibo la exposición de 1937? Sugerencias de un plan: concebir París todo blanco, es decir, todas las fachadas pulidas y revocadas empleando para este trabajo todos los parados... París es gris, los extranjeros dicen sucia; por lo tanto habría satisfacción general. Atmósfera luminosa, translúcida; ¡Grecia en las orillas del Sena! ¿Por qué no? La acción psicológica sobre las masas de la limpieza y la luz (habrá que observar por este fenómeno de nuevo). Los grandes almacenes ofrecerían sus vitrinas a los artistas, lo cuales las “firmarían”... »⁵².



29. Fernand Léger. Proyecto de camuflaje para la Torre Eiffel, 1937.

⁵² Fernand Léger. «Réponse à une enquête: que feriez-vous si vous aviez à organiser l'Exposition de 1937?» (*Vu* Paris, num. 387, 1935), en cat. 1937. *Exposition Internationale des Arts et des Techniques*. París, Centre Georges Pompidou, 1979, p. 7: «Comment je conçois l'exposition 37? Suggestions d'un plan: concevoir Paris tout blanc, c'est-à-dire toutes les façades grattées et ravalées en employant à ce travail toutes les chômeurs... Paris est gris, les étrangers disent sale, donc satisfaction générale. Atmosphère lumineuse, translucide; la Grèce sur les rives de la Seine! Pourquoi pas? L'action psychologique sur les foules de la propreté et de la lumière (à observer par cet événement nouveau). Les grands magasins conféraient leurs vitrines à des artistes qui les 'signeraient'...».

Al pretender Léger cambiar el aspecto gris de la ciudad de París por un revoco blanco gracias a la cal y al mármol, lo que hacía era concluir, dar la última capa a aquella ciudad que construyeron y pintaron los impresionistas sesenta años antes. El monocromo gris de Caillbotte y el asfixiante humo de las locomotoras de Saint-Lazare de Manet y Monet fueron barridos con ayuda de la ideología purista. La Nouvelle Athènes dejó de ser un bar para erigirse en un decorado mural de cartón-piedra a las orillas del Sena. El recorrido que Léger hacía en su conferencia, de la Acrópolis hasta la Torre Eiffel, era el mismo que Le Corbusier había realizado en aquella famosa doble página de *L'Esprit Nouveau* entre el Partenón y el Delage Sport de 1921. Ambas manifestaciones teóricas y fotográficas eran altos en el camino, apeaderos y cuentas del mismo collar del arte hacia su depuración. O su camuflaje, como los proyectos que en 1937 elaboró Léger, previo encargo, para ocultar-decorar la torre Eiffel durante los meses que duró la Exposición «con un juego de luces que la animaran, haciéndola parlante y sonora»⁵³. Aunque el camuflaje quedó sobre el papel, convendría señalar que en uno de ellos pensó rodear la torre con una sinuosa pista de vías de tren o carreteras, que sobrepasaba en altura incluso los trescientos metros y se perdía entre las nubes. Y para ordenar el tráfico, además del faro de la propia torre, colocó señales luminosas en una de las curvas de tan vertical vía de comunicación. Esta fue su aportación actualizada a la exaltación de la electricidad en la vida moderna, y para ello no olvidó los ejemplos previos: la *Torre a la III Internacional* de Vladimir Tatlin (1919-1921).

⁵³ Véase cat. *Fernand Léger et le spectacle*, París, Réunion des Musées Nationaux, 1995, pp. 154-157.

VI. El desahucio del arte.

1. Las revistas de arte y variedades al servicio de la higienización de la vida moderna.

Por las tareas de proselitismo artístico, de difusión de doctrinas higienicistas y como armas de persuasión estética, cabe destacar la coincidencia en el tiempo, y también en contenidos, de dos revistas: *Grand Route* (1930) y *Nord-Magazine* (1929-1936). En ambas, con pretensiones meramente culturales y aparentemente sin ningún vínculo en común, subyace la ideología purista desarrollada en *L'Esprit Nouveau* y luego continuada por los integrantes y defensores del Movimiento Moderno de Arquitectura y la Unión de Artistas Modernos (UAM). Estas revistas modernas de variedades asumieron el papel de altavoces y escaparates de los principios estéticos y de comportamiento de la sociedad moderna postindustrial y maquinista. Se insertaron con total naturalidad en medio de un panorama cultural nutrido con otras publicaciones como *Manomètre* (1922-1928); *Cahiers d'Art* —fundada en 1926 por Christian Zervos y que, en gran medida, tomó el relevo a *L'Esprit Nouveau* cuando dejó de aparecer en febrero de 1925—; la más marcadamente literaria *Transition* (1927-1938), cuya portada era una fotografía de Eli Lotar de una gran chimenea de una fábrica tomada en contrapicado y en cuyo cuerpo se recortaba el perfil de la escalerilla y un trabajador subiendo por ella; las voluntariamente desnortadas y no tan bifurcadas propuestas de Robert Desmond-Desaignes con *Bifur* (1929-1931), a la que el propio André Breton calificó despectivamente de *remarquable poubelle* en el *Segundo Manifiesto Surrealista* (1930); o la higienista y neoplasticista *Cercle et Carré* (1930), de Michel Seuphor.

Los nombres de aquellas dos revistas aludían sin ambigüedades a medios y vías de transporte; incluso *Nord Magazine* era una publicación directamente patrocinada y editada por la Compagnie des Chemins de fer du Nord de France y dejó de publicarse en el año

1936, momento en el que se creó la SNCF. Más corta fue la vida de *Grand Route*, que tan sólo contó con cinco números, aparecidos todos en 1930, y coincidió con la celebración del centenario del ferrocarril. Con estas cartas de presentación nadie hubiera pensado que estas dos revistas no fueran a ocuparse de cuestiones ferroviarias, de su actualización, sus ofertas y sus posibilidades. En el discurso editorial de estas dos revistas se comprueba también la pervivencia de la noción decimonónica del artista de vanguardia como el encargado de hacer habitable el planeta y los lugares de tránsito, trabajo y reposo en la vida del hombre moderno.

Nord Magazine apareció como una revista cuyo objetivo era convertirse en el «compañero del viajero»¹ moderno que se dejaba transportar en cómodos vagones. El hombre en el vagón –habitáculo y pequeño apartamento circunstancial–, como en su propia casa, no requería más compañía que las informaciones y entretenimientos que



1. Portada de la revista Nord Magazine sobre un diseño de Cassandre de 1927.

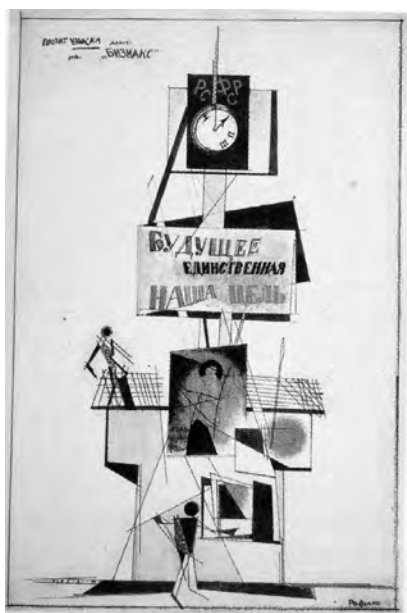
¹ *Nord Magazine*, num 1, 2è. année, janvier 1929, s. p.

esta revista podía procurarles. Ese vagón, unidad espacial mínima por excelencia, mínima por su precisión, síntesis y economía de mobiliario y ornamentación para disfrutar del confort, acabó por no poder acoger a más de dos personas. De manera que las sorpresas y las curiosidades que habían prometido y cumplieron los viajes colectivos en el siglo anterior ahora eran suministradas por los contenidos de estas revistas. De esto se deduce que la conquista del viajero moderno, después de las pesadillas gráficas y humorísticas de la serie *Les transports en commun* (1847-1864) de Honoré de Daumier, fue la del aislamiento y la autosuficiencia que concedía el confort de los compartimentos y las lecturas propuestas por las propias compañías ferroviarias. Además, tras haber leído unas cuantas páginas de un libro o curioseado alguna de estas revistas estaba casi asegurada la más aguda de las somnolencias. *Nord Magazine* se presentaba, pues, como el medicamento infalible para el perfecto viajero dormilón.

Con la aparición de los trenes de viajeros se pusieron en marcha las librerías de estación; a este respecto sobresalió la labor que llevó a cabo la editorial Hachette en las estaciones parisinas. Al instalar en los pasillos centrales y en los vestíbulos estos quioscos de prensa, algunos problemas derivados del tránsito continuo de viajeros en esas salas se vieron espacial y coreográficamente resueltos: el público giraba entorno a los quioscos-librerías buscando en esos panoramas literarios que se desplegaban ante sus ojos la lectura que iba a ocupar el tiempo de su viaje. Era una cuestión de «matar el tiempo», o reducirlo, y precisamente esto el ferrocarril lo consiguió al tenerlo aprehendido entre la esfera y las agujas de los relojes de las estaciones o en la de aquellos que parecen dibujarse en los frontales de las calderas de las locomotoras. El viajero buscaba al compañero ideal de viaje en esos libros que, aunque mudos, le enseñaban y daban información.

Por otro lado, y pretendiendo esa adecuación de las revistas y los libros a su papel de compañeros de viaje, la extensión de los mismos debía acomodarse a la duración y al ritmo de los trayectos que iban a emprenderse; pues la lectura es un viaje que se inicia y también

cuenta con sus apeaderos y estaciones terminus. Apareció así el género de la novela de viaje, el relato de estación y la temática ferroviaria. Los quioscos de prensa se convirtieron, además, en el último eslabón de una larga cadena de producción y propaganda en donde el arte, al servicio de la política, asomaba en las estaciones: se vendían las revistas patrocinadas por las propias compañías ferroviarias; veía la luz un nuevo tipo y género de literatura breve, de misterio o de humor; y también, desde esas librerías de estación, se diseminaba la información que se suponía necesaria para la formación del carácter del nuevo hombre. Desde aquellas primeras librerías Hachette y a lo largo de los años, difundir y propagar fueron los verbos más utilizados por los artistas tras la Primera Guerra Mundial. En este sentido cabe destacar la labor de los artistas rusos durante los años inmediatos a la Revolución de octubre 1917: radiar e informar al mundo; y precisamente en el diseño de quioscos se ocuparon Alexander Rodchenko y Melnikov por entonces. Victor Margolin ha señalado que el propio Rodchenko estaba convencido de que la conciencia revolu-



2. Alexander Rodchenko. Diseño para un quiosco, 1919.

cionaria podía ser representada o podía encarnarse en objetos materiales tales como quioscos, edificios o mobiliario². Por lo tanto, tenían que ser los arquitectos y los artistas los que construyeran los lugares desde donde difundir los nuevos códigos sociales de actuación y comportamiento exigidos por la revolución bolchevique, pudiendo ser torres de emisiones radiofónicas, tribunas –como la que para Lenin diseñó El Lissitzky– o establecimientos situados en enclaves estratégicos para garantizar la distribución de las noticias y los dictámenes emitidos por la ROSTA, la Agencia telegráfica rusa.

Por esas mismas intenciones cabría mencionar dos hechos que ilustraron ese propósito político y artístico de conquista mundial a través de las revistas de arte y variedades de la vida moderna. Se trata de la política internacional de distribución de *L'Esprit Nouveau* y el mapa que se incluyó en la revista belga *Variétés. Revue mensuelle illustrée de l'Esprit contemporain* en el número especial dedicado al surrealismo, en junio de 1929, que iba acompañado del siguiente lema: «El mundo en tiempos del surrealismo». Se informaba así a los lectores que el surrealismo había impuesto un nuevo orden en el mundo, y no ya sólo artístico, literario o estético, sino que incluso afectaba al tamaño de los países, los continentes y su consideración atendiendo al tamaño y la posición que ahora ocupaban en esa nueva cartografía mundial surrealista. Por su parte, la publicación de Ozenfant y Le Corbusier incluyó en varios números un mapamundi entre sus páginas para indicar cuántos lectores había en el mundo que leían su revista y hasta dónde eran capaces de distribuirla, gracias fundamentalmente al envío por tren y la venta en los quioscos de las estaciones. Su deseo era que *L'Esprit Nouveau*, además de sociedad anónima de tipo comercial, se convirtiera en «una enciclopedia del arte y la literatura contemporánea en todos los países»³; que lograra

² Victor Margolin. *The struggle of utopia: Rodchenko, Lissitzky, Moholy-Nagy*, Chicago; Londres; University of Chicago Press, 1999, p. 22.

³ Ozenfant y Le Corbusier. «Ámbito de *L'Esprit Nouveau* (*L'Esprit Nouveau*, num. 1, octubre 1920)», en *Acerca del purismo. Escritos. 1918-1926*, cit., p. 51.

«expandirse ampliamente y fuera leído en el mundo entero»⁴, con el objetivo de poner en contacto a las élites —científicas, artísticas e industriales— y así poder captar el mecanismo general que movía el mundo atendiendo al espíritu nuevo: «NUESTRO DESEO POR LO TANTO ES PROVOCAR MEDIANTE LA REVISTA LA CONEXIÓN INDISPENSABLE DE LAS ÉLITES. Dirigiéndose a los conductores, *L'Esprit Nouveau* espera darles siempre, antes que nada, la percepción de “ideas-fuerzas”»⁵ y ayudar a «la organización de la gran época que se anuncia»⁶.

La pretenciosa planificación de la distribución de *L'Esprit Nouveau* se deduce a partir de las cartas y albaranes sobre los acuerdos de depósitos de números de la revista en la editorial Hachette, para que ésta las distribuyera en los quioscos que poseían en las principales



3. Placa colocada a la puerta de la sede de *L'Esprit Nouveau* en París.

⁴ art. «Ce que nous avons fait, ce que nous ferons», *L'Esprit Nouveau*, num. 11-12, Paris hiver 1921, p. 1211: «L'Esprit Nouveau s'est répandu largement et il est lu dans le monde entier. Son programme n'était donc pas un programme de cénacle, c'était un programme d'idées».

⁵ art. «Ce que nous avons fait, ce que nous ferons», cit., p. 1214: «NOTRE DÉSIR EST DONC DE PROVOQUER PAR LA REVUE, LA CONNEXION INDISPENSABLE DES ÉLITES. S'adressant aux conducteurs, *L'Esprit Nouveau* espère leur donner toujours davantage la perception des idées-forces».

⁶ Ozenfant y Le Corbusier. «Ámbito de *L'Esprit Nouveau* (*L'Esprit Nouveau*, num. 1, octubre 1920)», cit., p. 54.

estaciones de ferrocarriles de París. Así, en una carta enviada y firmada por «un administrador» de *L'Esprit Nouveau* a los Servicios de la Biblioteca de ferrocarriles de Hachette⁷, del 12 de julio de 1921, les exponía que le hacían entrega de 150 ejemplares del número 9 de la revista y les rogaban que «los distribuyan en las estaciones de París, y principalmente en la estación de Orsay, Saint-Lazare, Los Inválidos y Lyon. También le rogamos que hagan una distribución juiciosa de nuestra publicación en las principales ciudades-balnearios, es decir, en las estaciones que actualmente son las más frecuentadas»⁸. Pero del mismo modo, en el intercambio epistolar se comprueba como el proyecto de Le Corbusier-Ozenfant de internacionalización de su revista no tuvo tanto éxito como ellos publicitaban. En una carta enviada por la Biblioteca de los ferrocarriles de la librería Hachette al administrador de *L'Esprit Nouveau*, fechada el 9 de octubre de 1922, le exponía que «Por motivos de saturación de nuestros locales, estamos obligados a retirar, antes del día 20 del mes en curso, los 81 ejemplares no vendidos de su publicación *L'Esprit Nouveau*, con un peso total de 16, 600 kg, y que actualmente están en nuestros almacenes: calle de Jessaint, 14 (18è.). En el caso de que ustedes lo prefiriesen, estamos a su completa disposición para ocuparnos de venderlos en los próximos días como papel usado. Les abonaríamos el dinero obtenido con la venta tras haber restado los gastos de transporte, de almacenaje, de venta y otros gastos eventuales posibles...»⁹. De manera

⁷ Sobre la empresa de la editorial Hachette, Wolfgang Schivelbush ha señalado en su libro sobre el viaje en tren en el siglo XIX lo siguiente: «In 1852 Louis Hachette emulated the English model in France: in a communication to the French railroad companies he proposed a “large-scale operation of bookselling that apart from its advantages for the companies World also be both useful and pleasing to he public”. The monotony and boredom of travel by rail, mentioned in so many contemporary descriptions, reappears here as a commercial argument for the establishment of railroad bookstalls», en Wolfgang Schivelbush. *The railway journey*, cit., p. 65.

⁸ *Lettres à la Bibliothèque des chemins de fer-Hachette pour la vente de numéros de L'Esprit Nouveau*. Lettre du 12 juillet 1921: «Messieurs, Nous vous faisons remettre avec la présente: 150 exemplaires du N° 9 de L'ESPRIT NOUVEAU que nous vous prions de bien vouloir distribuer dans les gares de Paris et principalement: Gare d'Orsay, Gare de Saint-Lazare, Gare des Invalides, Gare de Lyon. Nous vous prions également de bien vouloir faire une distribution judicieuse de notre publication dans les principales villes d'eaux, c'est-à-dire les stations qui sont actuellement le plus fréquentées», en Archives de la Fondation Le Corbusier de París [A-1-6:169-218].

que la revista de Le Corbusier-Ozenfant pudo dar tantas vueltas por el mundo como por los almacenes de Hachette; la querían como arma política y se convirtió en carne de papel.

Pero también la revista enseguida recibió la mayor de las recepciones por parte de las redacciones de otras revistas de arte y estética de la época. En poco tiempo muchas quisieron emularla y *L'Esprit Nouveau* se erigió en modelo indiscutible del saber hacer propaganda y comunicación. En este sentido, *Valori Plastici* -la revista italiana dirigida por Mario Broglio y encabezada artísticamente por Carlo Carrà y Giorgio de Chirico con el deseo de convertirse en el órgano oficial del arte metafísico- reservó uno de sus espacios publicitarios de la contraportada del número tres de 1921 a un anuncio de esta revista francesa con deseos de universalidad:

«“L'Esprit Nouveau”. Revista internacional de la actividad contemporánea... El lector de “L'Esprit Nouveau” es tenido al corriente cada mes de los hechos más importantes de la vida contemporánea. Recibe bajo la forma tipográfica más lujosa: 1. La revista de arte antiguo y moderno más completa, más lujosa e ilustrada...3. La principal revista de estética publicada en Francia. 4. La revista de la investigación artística de la ingeniería. 5. La revista musical verdaderamente moderna, ampliamente ilustrada con ejemplos... 7. La revista de sociología y de economía libre de inclinación partidista. 8. La revista del movimiento filosófico del mundo entero. 9. La revista de la actividad de la vida moderna, presentada como crónica ilustrada y resumen conciso de todo aquello importante que ocurre en nuestro tiempo»¹⁰.

⁹ *Lettres à la Bibliothèque des chemins de fer-Hachette pour la vente de numéros de L'Esprit Nouveau*. Lettre du 9 octobre 1922: «Monsieur, En raison de l'encombrement de nos locaux, nous vous serions obligés de retirer, avant le 20 courant, les 81 invendus de votre publication “L'Esprit Nouveau” pesant ensemble 16 kg 600, actuellement dans nos magasins: 14, rue de Jessaint (18è.). Au cas où vous le préféreriez, nous sommes à votre disposition pour nous charger de les vendre au cours actuel du vieux papier, en vous créditant du produit de la vente, sous déduction des frais de camionnage, de magasinage, de vente et de tous autres frais éventuels...», en Archives de la Fondation Le Corbusier de Paris [A-1-6:169-218, p. 32].

De manera que desde *Valori plastici* la presentaban como una referencia fundamental para saber cuáles eran las vías por las que se movía el arte y el pensamiento estético modernos a nivel internacional.

Los ideólogos del Movimiento Moderno de Arquitectura no sólo consintieron que una revista se convirtiera en compañero de viaje, sino que ahondaron en la consideración del vagón como espacio mínimo de habitación. Con el principio profético lecorbusiano: «un vagón es una casa de veinte metros de longitud, y el tren es una ciudad»¹¹, dieron con una de las más importantes conquistas para acelerar la destrucción de la esencia social del trabajador y de su hogar: la desposesión. En ese vagón y leyendo *Nord Magazine*, el hombre se hacía más vulnerable a los principios de la modernidad en tanto que había sido instado a deshacerse de toda innecesaria necesidad: en constante viaje, sus posesiones quedaban reducidas sólo a aquello que cabía en su equipaje. Pero esta cuestión de la desposesión no era nueva, sino que ya la apuntó Jules Janin en 1847: para viajar tan sólo se necesitaba un periódico y un cigarro. Ése era el equipaje de mano en el siglo XIX y continuaba siéndolo cien años después. Y en lo que se ocuparon los arquitectos y artistas adscritos al Movimiento Moderno —el movimiento de más poder político y artístico mundial durante los años veinte, treinta e incluso cuarenta—, fue en la actualización mediante la depuración higienicista de las bases del

¹⁰ *Valori Plastici*, num. 3 Anno III 1921. «“L’Esprit Nouveau”. Revista internazionale illustrata dell’attività contemporanea. Il lettore de “L’Esprit Nouveau” è tenuto al corrente ogni mesi dei fatti più importanti della vita contemporanea. Egli riceve sotto la forma tipografica la più lussuosa: 1. La rivista d’arte antica e moderna più completa, più lussuosa e illustrata... 3. La principale rivista d’estetica che esce in Francia. 4. La rivista delle ricerche artistiche dell’ingegneria. 5. La rivista musicale veramente moderna, largamente illustrata di esempi... 7. La rivista di sociologia e di economia libera da ogni partito. 8. La rivista del movimento filosofico del mondo intero. 9. La rivista dell’attività della vita moderna sotto forma di cronaca illustrata, riassunto conciso di tutto ciò che si produce d’importante nel nostro tempo».

¹¹ Le Corbusier. *Sur les quatre routes. L’automobile. L’avion. Le bateau. Le chemin de fer. Comment aménager notre territoire*, París, La Fondation Le Corbusier, Éditions Denöel, 1970, p. 118: «Le problème s’énonce: un wagon est une maison de vingt mètres de long, et le train est un village» [Trad. en *Por las cuatro rutas*, cit., p. 88].

mundo moderno, las cuales participaban de los ferrocarriles y de su sistema de circulación planetario: «Pero la tarea aún no se ha iniciado: crear vagones que hagan, no solamente soportables sino también agradables las jornadas pasadas en tren. Dos o tres noches en un vagón ordinario son un suplicio. De las cuatro rutas, tan sólo el barco ha preparado el alojamiento más cómodo. Durante los trayectos largos, las piernas necesitan estirarse, el cuerpo cambiar de posición, el espíritu distraerse. La vida del viaje, en ferrocarril, es sombría»¹².



4. Anuncio de una línea ferroviaria norteamericana publicado en *La mecanización toma el mando*, de Sigfried Giedion.

¹² Le Corbusier. *Sur les quatre routes*, cit., p. 115: «Mais la tâche est encore entière, de créer des trains qui rendront non seulement supportables, mais agréables, les journées passées en chemin de fer. Deux jours et trois nuits dans un wagon ordinaire sont un supplice. Sur les quatre routes, seul le bateau a préparé le logis confortable. Pendant les interminables trajets, les jambes ont besoin de se dérouiller, le corps de se poser différemment, l'esprit d'être distrait. La vie du voyage, sur la route de fer, est morose» [Trad. en *Por las cuatro rutas*, cit., p. 86].

Grand Route y *Nord Magazine*, en tanto que viajeras ellas también, se convirtieron en el epítome de la circulación. La circulación de imágenes y el interés por los mismos contenidos por parte de estas dos revistas permiten insistir en la hipótesis de que eran dos manifestaciones o instrumentos publicitarios de un mismo proyecto artístico, cultural, político y social. Incluso la factoría Gaumont reconocía, desde las páginas de *Nord-Magazine*, el irresistible poder de la imagen como agente de propaganda y el creciente interés del público por las imágenes en movimiento desde el nacimiento del cinematógrafo¹³. Por lo tanto, qué posibilidades no habrían pensado antes los directores de estas dos publicaciones al alabar la comodidad de los vagones de tren, poetizar sobre las ensoñaciones que favorecía el desplazamiento mientras se disfrutaba del paisaje, cantar el progreso alcanzado gracias a los ferrocarriles y la capacidad de empequeñecer el mundo cuando la locomotora avanzaba estación tras estación. Lo que estaban publicitando eran trenes domesticados como viviendas mecanizadas.

El viajero lector, al concentrar su atención sobre las páginas de la revista, miraría menos por las ventanas, lo que repercutía también en la experiencia de sentirse transportado. La nueva idea de viaje quedaba sintetizada en el interior del vagón y en las promesas de los carteles, por lo tanto se le debía procurar al viajero las últimas mejoras que la técnica y las artes aplicadas y artesanales ponían a su disposición. El viaje no era solamente una cuestión de llegar al destino, sino disfrutar y aprovechar también el tiempo del trayecto, sin interrupción, del mismo modo que se podría estar leyendo en el salón particular de su casa. El confort, ese precioso descubrimiento moderno según Gustave Flaubert¹⁴, seguía siendo en 1930 una definición igual

¹³ Esta es una de las irrefutables afirmaciones con la que la firma cinematográfica Gaumont proponía la necesaria alianza entre el poder de las imágenes y la propaganda con otras empresas de distinta naturaleza a favor de un mayor éxito económico y rendimiento productivo de ésta. Gaumont encontró un hueco entre las páginas de esta revista de la Compagnie des Chemins de fer du Nord, para la que realizaron algunos trabajos y películas documentales también de carácter publicitario. *Nord-Magazine*, num. 6 juin 1930, 3^e. année, p. 42.

de válida, y lo que se hizo desde *Nord Magazine* y *Grand Route* fue insistir en su valor de conquista burguesa propiamente decimonónica. Éste fue uno de los asuntos que estudió Sigfried Giedion en su obra *La mecanización toma el mando* (1948): las transformaciones de los lugares y los instrumentos de uso diario a favor del confort, atendiendo a las novedades materiales y técnicas y las modas aplicadas a la producción industrial. Por ejemplo, analizó las tipologías y modelos de sillones de los vagones de tren, desde el primitivo banco de madera corrido al asiento individual de tipo barbero y los sillones acolchados; así como la proliferación de cojines, los mullidos brazos de sillones y los reposacabezas. Giedion comprobó cómo la técnica había asumido el papel de definir y perfeccionar continuamente el confort burgués característicamente decimonónico. Dejó constancia de la relación directamente proporcional por la cual el número de estudios técnicos avanzaban con el paso del tiempo: estudios sobre amortiguadores, el rozamiento de los raíles sobre las vías, los frenos, los materiales de cubrición, las chimeneas de las calderas, refrigeración, ergonomía, los sistemas de alumbrado y calefacción y las ventanas:



5. Anuncio de la casa Dupont, conservada en los Archivos Le Corbusier de París.

¹⁴ En el *Dictionnaire des idées reçues* de Gustave Flaubert, iniciado en 1847, en la entrada «Confortable» se lee la siguiente reflexión: Précieuse découverte moderne.

«Al finalizar la década de 1850, pareció invadir a los inventores la idea de que el asiento del ferrocarril, con su angosto espacio, debía alcanzar unas características tan confortables, tan regulables y tan convertibles como fuese humanamente posible. No satisfechos con “ajustar el asiento a cualquier posición deseada”, quisieron hacer “los asientos... regulables para el viaje nocturno, hasta formar una litera comfortable”, es decir, transformar asientos en camas sin merma en la cantidad»¹⁵.

De este trabajo y del compendio de imágenes con las que Giedion los ilustró, cabe pensar que ya en el siglo XIX, y a los pocos decenios de la irrupción del ferrocarril en la vida ordinaria, tanto los trenes como la acomodación de las casas tomaban el mismo camino y se movían por los mismos intereses; y tanto en uno como en otro caso se mantenía la distinción social de clases. Con este estudio, que Giedion realizó en los Estados Unidos, aportó la explicación histórica e iconográfica al problema que a lo largo de los años veinte los arquitectos del Movimiento Moderno se habían empeñado en formular: la casa del hombre moderno. Giedion escribió y justificó gráficamente el principio de la recíproca influencia de las casas modernas y los vagones de tren, entre otros episodios de la historia de la ingeniería, en su génesis espacial, estructuración funcional y planificación ornamental con la fórmula del mueble patentado, es decir, el mueble reducido a tipo con el objetivo de ser producido en serie. Giedion realizó lo que Ozenfant-Le Corbusier, desde su manifiesto *Après le cubisme* (1918), y ya antes, desde 1907, promocionaron los arquitectos del Deutscher Werkbund: dejar de lado el carácter pintoresco de los medios de transportes y abordarlos como ejemplos prácticos para la habitabilidad del planeta y fuente de placer estético: «Se canta, se describe, se pintan objetos modernos; así se cree ser moderno y entrar en contacto con su época. Se pintan transatlánticos, vagones, trenes, reteniendo solamente el lado pintoresco, romántico, accidental. No se trata de esto,

¹⁵ Sigfried Giedion. *La mecanización toma el mando*, Barcelona, Gustavo Gili, 1978 [1943], p. 453.

en absoluto. En la estructura de un transatlántico hay una belleza orgánica; somos indiferentes a ella; pero la guerra nos sirve par algo, ¡de repente, los buques de guerra se convierten instantáneamente en el argumento inesperado de la “renovación del tema” y de la “originalidad de la visión”!»¹⁶.

El viajero en el vagón resultó ser el ensayo del hombre en su vivienda; de manera que a finales de la década de 1920 quedaba sin vecinos, sin muebles, sin arte —salvo en los casos en los que perduraban esas reproducciones de paisajes colocadas sobre los asientos o el paisaje mismo que todavía podía contemplarse al otro lado de la ventana—, con un catre por cama y un vagón restaurante independiente que apenas emanaba olor a cocina. El gran problema de la vivienda moderna, planteado por los arquitectos tras el fin de la Gran Guerra,



6. Interior de vagón restaurante americano en servicio en la línea inglesa LNRW, 1908.

¹⁶ Amadée Ozenfant y Le Corbusier. «Después del purismo (1918)», en Ozenfant/Le Corbusier. *Acerca del purismo. Escritos. 1918-1926*, cit., p. 24.

debía quedar resuelto según el propio Le Corbusier durante la segunda era de la civilización maquinista¹⁷, cuando tomaran decididamente y sin prejuicio alguno como modelo arquitectónico y solución constructiva el vagón de tren. Uwe Bernhardt, en su trabajo sobre Le Corbusier, no precisó que fuera en los vagones de tren en particular, sino en el modelo de la máquina en general, donde el arquitecto vio una tipología, un ideal de claridad y organización¹⁸. En cambio, casas como vagones fue lo vio Willy Boesiger al analizar el proyecto de la



7. Margarete Schütte-Lihotzky. Modelo cocina Francfort, 1926.

¹⁷ Le Corbusier. «Rapport num. 1. Solutions de Principe», en CIAM. 5è. Congrès de Paris: «Logis et loisirs», du 28 juin au 2 juillet 1937; y en «Aux étudiants des écoles d'Architecture. Construire des logis», en *La Charte d'Athènes. Suivi de Entretien avec les étudiants des écoles d'Architecture*, París, Éditions de Minuit, 1971 [1944], p. 141 [Trad. en *Mensaje a los estudiantes de arquitectura*, Buenos Aires, Ediciones Infinito, 2003, p. 22]. Cuando Le Corbusier habla de una segunda era de la civilización maquinista, habría que pensar que la primera fue la propiamente ferroviaria decimonónica, la cual, según sus propias palabras, comenzó con Stephenson, como dijo en 1929 en la introducción de la primera edición de *Le Corbusier et Pierre Jeanneret, Œuvre complète 1910-1929* publicada por W. Boesiger y O. Stonorov, cit en Le Corbusier. *Lettres à Auguste Perret*, París, Éditions du Linteau, 2002, p. 224.

casa que Le Corbusier presentó en el Werkbund de Stuttgart de 1927: «La gran sala se obtiene por la desaparición de los tabiques móviles que no se utilizan más que de noche y que convierten la casa en un “coche-cama”»¹⁹. Ya el propio Sigfried Giedion había declarado que los arquitectos modernos habían asumido la tarea de buscar y pensar habitáculos, recordando así la tarea que se habían atribuido: ofrecer una vivienda al hombre y hacer habitable la vida. Para dar muestras de que algo habían avanzado, Giedion enumeraba las conquistas alcanzadas en las cabinas de los yates, de los barcos de vapor, de los coches camas y las cocinas de los vagones-restaurantes, pues en ellos se había logrado aunar la necesidad del mínimo espacio con su función²⁰. Este logro de la economía espacial ya lo habían alcanzado los ingenieros americanos y las amas de casa en sus cocinas²¹ tanto práctica como teóricamente al aplicar precisamente los principios del taylorismo y la mecanización del gesto en su organización. En Europa, en el año 1926, una arquitecto alemana, Margarete Schütte-Lihotzky, irrumpió con su «modelo de cocina Francfort», para el cual se había inspirado directamente en las cocinas de los ferrocarriles. En ese ejemplo ambos requisitos de funcionalidad y habitabilidad moderna armonizaban con un mobiliario liso y desornamentado realizado de acuerdo a las normas de la producción en serie. De manera que en la teoría arquitectónica, constructiva y estética de Giedion como en la de Le Corbusier, continuando el ejemplo de las anteriores décadas, el vagón de tren acabó convertido en la tipología de casa donde debía

¹⁸ Uwe Benhardt. *Le Corbusier et le projet de modernité. La rupture avec l'intériorité*, París, L'Harmattan, 2002, p. 18.

¹⁹ Willy Boesiger. *Le Corbusier. Works and Project/Obras y Proyectos*, Barcelona, Gustavo Gili, 1994 (3ª edición), p. 31.

²⁰ Sigfried Giedion. «Le problème du luxe dans l'architecture moderne. À propos d'une nouvelle construction à Garches de Le Corbusier et Pierre Jeanneret», *Cahiers d'Art*, num. 5-6, 3è. année, 1928, p. 254.

²¹ Catherine Beecher. *Treatise on Domestic Economy, For the Use of Young Ladies at Home and at School* (1841) y Christine Frederick. *The New Housekeeping. Efficiency Studies in Home Management* (1913). Referencias citadas en Mercedes Valdivieso. «La aportación de la Bauhaus a la innovación del espacio doméstico: la “casa modelo” Haus am Horn (1923)», para *Jornadas internacionales Espais interiors. Casa i art (des del segle XVIII al XXI)*, 26-28 gener 2006, Universitat de Barcelona, pp. 8-9.

vivir y recluirse el hombre mecanizado después de haber trabajado durante toda la jornada.

El legado ferroviario en el ámbito artístico y arquitectónico era un hecho, pero desde sus posturas puristas fueron reticentes a poner de manifiesto tal referencia puesto que, como afirmaba Le Corbusier: «una nueva sociedad forma su hogar, este receptáculo de vida»²², y el tren era algo que pertenecía al siglo anterior. Cuando los arquitectos del Movimiento Moderno fijaron los conceptos de su teoría e ideología arquitectónica en el Programa del I CIAM, en 1928, ya apuntaron que la fórmula de la casa moderna debía pasar por la célula habitacional:

«2. Estandarización. 4. Se debe fabricar (mediante estandarización) una célula habitacional, es decir, un elemento completo del sistema estático (postes y suelos) cuyas medidas sean elegidas de modo que permitan variadas y prácticas disposiciones interiores. 5. El elemento mecánico por excelencia de la casa es la ventana... El cemento armado y el hierro permiten introducir la ventana en sentido horizontal, para que ocupe toda la longitud sin interrupción»²³.

El ejemplo de la estandarización lo habían tomado de los excelentes resultados económicos derivados de la planificación del trabajo en las fábricas norteamericanas: el taylorismo y el fordismo. Arquitectos y artistas viajaron a Estados Unidos, como si del viaje de formación artística se tratara. Fernand Léger fue uno de los que hizo ese viaje y en sus notas señaló cómo los americanos habían resuelto el problema de la casa:

²² Le Corbusier. «Aux étudiants des écoles d'Architecture. Construire des logis», en *La Charte d'Athènes*, cit., p. 142: «... une nouvelle société crée son foyer, ce réceptacle de la vie» [Trad. en *Mensaje a los estudiantes de arquitectura*, cit., p. 22].

²³ Programme du I CIAM, 1928: «2. Standardisation. 4. On doit usiner (par standardisation) une cellule d'habitation, c'est-à-dire un élément complet du système statique (poteaux et planches) dont les mesures sont choisies de façon à permettre d'utiles et variés dispositions intérieures. 5. L'élément mécanique par excellence de la maison est la fenêtre... Le béton armé et le fer permettent l'introduction de la fenêtre en longueur occupant toute la longueur de la façade sans interruption».

«Una cuestión que apasiona en este momento incluso al “tandem” arquitecto-ingeniero es la construcción de la casa obrera de mil dólares y que se paga en mensualidades. Ésta será completamente metálica, hecha de piezas moldeadas, intercambiables y realizadas en serie, construida exactamente como un coche o un avión. Dispondrá de todo el confort en el interior; podrá ser montada o desmontada en algunas horas. Una llamada de teléfono a la fábrica y la pieza defectuosa o usada será reemplazada instantáneamente. El estudio técnico, científico y comercial de este asunto ha sido realizado con una minuciosidad increíble; es el control del milímetro y del centímetro lo que están en juego.... Es la nueva “máquina para habitar”. Es lo que en cuestión de poco tiempo se entenderá como casa móvil»²⁴.



8. Interior de vagón Pullman de la CIWL, 1927.

²⁴ Fernand Léger. *Mes voyages*, cit., p. 39: «Un problème qui passionne en ce moment même le “tandem” architecte-ingénieur, c’est la construction d’une maison ouvrière à mille dollars payable par mois. Elle sera entièrement métallique, faite de

Propusieron casas obreras y arquitectura social diseñada y construida con los mismos principios que regían el trabajo de sus habitantes. La ley de la fábrica es la ley universal por excelencia de los tiempos nuevos; ésta es la lección de los Estados Unidos y de su admirado Henry Ford: las piezas de los coches servían también para levantar casas, componer lámparas, relojes y bibelots de acero²⁵.

Si la ventana era el elemento mecánico por excelencia, debió serlo fundamentalmente porque se comportaba como parapeto desde el que contemplar el exterior continuamente cambiante, cual barandilla ante un gran panorama. Era un elemento de movilidad porque ahí había conseguido aferrarse el germen ferroviario de las casas que ocultaba el Movimiento Moderno. La opción de Le Corbusier de adoptar los vagones como modelos para las viviendas fue tomada con objeciones y matizaciones. El arquitecto trató de eliminar todo aquello que oliera a siglo XIX. De los vagones adoptó la solución de las *fenêtres en longueur* para asegurarse la iluminación natural de sus casas y aliviar los muros perimetrales, y no tardó en apuntar que sus casas eran inmóviles, aunque livianas —de ahí el recurso a los pilotis—, porque su crecimiento y movimiento eran interior y orgánico: «La ventana: [...] las imágenes se siguen en grupos precedidas de un argumento, cual una película. Surgen objetos nuevos, sorprendentes, temerarios, animados por una grandeza que nos conmociona, que perturban nuestras costumbres»²⁶. El tren como el cine, para Le Corbusier, perturbaba la salud mental del hombre moderno, lo llenaba de

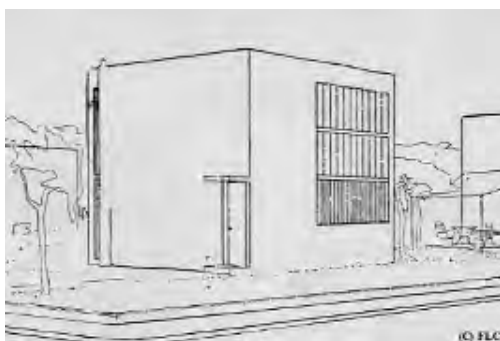
pièces moulées, interchangeables et en série, exactement construite comme une automobile ou un avion. Elle aura tout son confort intérieur, elle pourra être montée ou démontée en quelques heures. Un coup de téléphone à l'usine et une pièce défectueuse ou usée sera remplacée instantanément. L'étude technique scientifique et commerciale du problème est d'une minutie incroyable, c'est le contrôle du millimètre et du centimètre qui sont en jeu... C'est la nouvelle "machine à habiter". C'est, dans un temps proche, la maison mobile en perspective».

²⁵ Véase cat. *Léger et l'esprit moderne, 1918-1931. Une alternative d'avant-garde à l'art non-objetif*. París, Musée d'Art Moderne de la Ville de París, 1982, p. 239.

²⁶ Le Corbusier. *Almanach d'architecture*, París, Crès et Cie., 1925, p. 19: «La fenêtre: ... des images se suivent par groupes précédés d'un argument, tel un film. Des objets nouveaux surgissent, étonnants, téméraires, animés de grandeur, nous commotionnant, perturbant nos habitudes».

manías e imágenes espectrales, como las que rodaron los hermanos Lumière en el andén de La Ciotat o a la salida de una fábrica; imágenes, en definitiva, de obreros y producción.

Le Corbusier no cejaba en su intento de borrar el paso histórico del tren como ingrediente poético del romanticismo; en cambio, sí que lo reconocía como modelo de eficacia funcional para el diseño y la construcción: «L. C. 1922. Casa de artista: ... Hay que presentarse claramente el problema, determinar las necesidades-tipo de una vivienda, resolver la cuestión como se han resuelto los vagones, las herramientas, etc.»²⁷. Es de suponer que del tren también le molestaba que fuera esencia del trabajo y la producción y, al hilo de sus palabras, su naturaleza demoníaca le ofrecía poca confianza. Él fue de los que defendió que el viaje se hacía en el interior de las casas, sentado, probablemente fumando y contemplando los libros de imágenes o leyendo. Esta idea del viaje excluía al tren mismo y, por lo tanto, al paisaje, al arte. Georges Didi-Huberman, en su ensayo sobre las cronofotografías de Etienne-Jules Marey, ha citado el fenómeno que Leibniz bautizó como *Plenum ornatus*: ver ornamento en todo movimiento²⁸. Aplicadas ahora estas palabras a los trenes, las locomotoras y los vagones, éstos resultaban en el siglo XIX las «máquinas de orna-



9. Le Corbusier. Diseño de casa para artista, 1924.

²⁷ Le Corbusier. «Casas en serie», en *Hacia una arquitectura*, Buenos Aires, Editorial Poseidón, 1965 [1924], p. 198.

²⁸ Georges Didi-Hubermans. *Mouvements de l'air: Étienne-Jules Marey, photographe des fluides*, cit., p. 254.

mentar» por excelencia, porque el movimiento era una categoría consustancial a ellas. De manera que Le Corbusier, como Loos unos años antes y como el resto de los seguidores arrimados al purismo y al Movimiento Moderno, tuvo que enfrentarse con el movimiento de los trenes, y detenerlos si era preciso, para desbancar el ornato de las casas modernas y poder afirmar años más tarde, subido en un avión, que allí no se experimentaba sensación alguna de velocidad, por lo tanto de movimiento y tampoco de arte.

De modo que la dignidad de la casa del hombre moderno quedaba reducida en manos de estos arquitectos a la noción de celda y receptáculo; ellos asumieron que su tarea era la de engendrar y modelar un hombre sin necesidades, materiales y afectivas, que viviera en un vagón y lo reconociera como su casa. El modelo era la celda²⁹, que



10. Cassandre. Cartel para la CIWL, 1932.

11. Fernand Léger. *El sifón*, 1924.

contiene de la manera más austera posible lo indispensable para la vida cotidiana. «Ha llegado el momento de crear la más pequeña célula habitacional (la casa obrera)»³⁰, señaló Sigfried Giedion en 1928, año del I CIAM³¹: el lujo, en tanto que exceso y ornamento –retomando la definición dada por Adolf Loos en 1898, uno de los pioneros del concepto moderno de la desposesión–, ya no tenía razón de ser en

²⁹ Al usar el término de celda se pretende incidir en este carácter de vida severa y sobria propia de una vida de abnegación y entrega monástica, jugando también con la connotación religiosa del término y que tanto prodigó el propio Le Corbusier. Por ser la celda la unidad mínima concedida como espacio privado a cada monje en un monasterio, aplicó la misma imagen a las ciudades modernas donde se conserva esa parte de vida privada insertada en la vida en común y que encuentra su expresión máxima en la «unidad de habitación» de Marsella de 1945. Desde sus primeras casas y experimentos constructivos, entre la definición y las competencias de arquitectura y urbanismo, Le Corbusier vio que ese módulo abstracto y esencial que son las celdas monásticas se repetían en los vagones de tren, los cuales también eran ejemplo de lo privado dentro de una comunidad, de la comunidad de vagones que conforman el convoy. Una ciudad tirada por una locomotora, como el monasterio es impulsado y sostenido por la iglesia. Si a cada época correspondía su casa, a cada época también su material constructivo y se podría establecer la siguiente serie: época de piedra, celda; edad de hierro: vagón; y tiempos del hormigón: casa Dom-ino.

³⁰ Sigfried Giedion. «Le problème du luxe dans l'architecture moderne. À propos d'une nouvelle construction à Garches de Le Corbusier et Pierre Jeanneret», cit., p. 254: «Le moment est venue de créer même la plus petite cellule d'habitation (maison ouvrière)».

³¹ El I Congrès Internacional d'Architecture Moderne tuvo lugar en el castillo de La Sarraz, entre los días 25 y 29 de junio de 1928. Allí, en las jornadas preparatorias del propio congreso se crearon otros organismos que asegurar la transmisión de las conclusiones y que llegaran al mayor número posible de instituciones en las que aquellas pudieran repercutir, sobre todo del ámbito político. Una cuestión de propaganda y expresión de poder es la tarea que atribuyen a *Nord Magazine* y a *Grand Route*, la misma que los arquitectos pretenden asumir desde las tribunas de estos congresos internacionales: «Il est indispensable que les architectes exercent une influence sur l'opinion publique et lui fassent connaître les moyens et les ressources de l'architecture moderne» (Déclaration-notes du I CIAM). Así, gracias a los documentos conservados en los Archives de la Fondation Le Corbusier de París y reunidos bajo el título *Constitution, organigramme du CIAM, status et origine du CIRPAC, rôle au sein du CIAM* se puede saber cuáles fueron los objetivos de dicha reunión internacional de arquitectos: no se trataba sólo de reflexionar sobre los problemas que venía arrastrando la arquitectura desde hacía un cuarto de siglo, sino buscar los medios y las vías de difusión necesarios para que los planteamientos y resoluciones por ellos tomadas pudieran llevarse finalmente a cabo: «LES CONGRÈS INTERNATIONAUX D'ARCHITECTURE MODERNE ont formé LES UNIONS D'ARCHITECTURE des différents pays, et ont constitué CIRPAC: Comité international pour la réalisation des problèmes architecturaux contemporains, avec l'objet défini: a) de former le programme architectural contemporain; b) de représenter l'idée architecturale contemporaine; c) de faire pénétrer cette idée dans les milieux techniques, économiques et sociaux; d) de veiller à la réalisation du problème architectural. PROGRAMME DES UNIONS. a)

una vida mecanizada y sometida a ley de la serie y de la economía en la producción, y además suponía un problema³². Le Corbusier hizo lo propio en sus casas: si los muros desaparecían en su mitad superior transformados en ventanas longitudinales y en la mitad inferior se colocaban perimetralmente largas estanterías cerradas con puertas corredizas para ocultar si sus baldas estaban llenas o vacías, poco espacio quedaba para colgar o colocar cuadros, reproducciones u objetos de arte en la casa moderna. El arte no tenía cabida en las casas mínimas y estandarizadas para hombres medios ya que, entre otras cosas, se le imposibilitaba su entrada. Todo es evocación, nada realidad: como la del mar a través de las caracolas aparente y distraída-mente abandonadas en las estanterías o sobre las mesas, tal y como aparecen en la casa que hizo para Ozenfant (1924) o en el Pabellón del *Esprit Nouveau* (1925). Fósiles y yesos revelan que en esas casas ya no había arte sino arqueología y tiempo; documentos de la historia y excreciones de la naturaleza. El ornamento en las casas fue substituido por los áureos carteles de Cassandre, equiparables a los bodegones-anuncios de Ozenfant o los del propio Le Corbusier³³. Este fue el caso del cartel que Cassandre hizo para la CIWL en 1932: *Wagon-bar*, réplica publicitaria de los cuadros con motivos de botellas y sifones de Léger –*El sifón* (1924)– y Ozenfant. «El ornamento ha

Formuler les programme architectural contemporaine: I) URBANISME. II) ARCHITECTURE». Si esto se refiere a las jornadas preparativas del I CLAM, el programa definitivo del congreso decía, a propósito del capítulo de Economía General: «4. Pour éclairer l'opinion et pour agir utilement sur des corporations du bâtiment (architectes, entrepreneurs et industriels), il serait utile de créer u *organisme international central* muni d'une *revue, pour la concentration et la diffusion des inventions architecturales*. 5. Un tel organisme devrait disposer à côté des langues nationales, d'une *langue technique unique, universelle*», apuntando así la necesidad de un instrumento de difusión y la formulación de un lenguaje propio que les asegurara la emisión y difusión de sus resoluciones arquitectónicas, estéticas y artísticas cual doctrina moderna de control cultural, político y económico.

³² Véase Adolf Loos. «Moda de señora» (1898), en *Escritos I (1897-1909)*, Madrid, Editorial El Croquis, 1993, p. 144.

³³ Le Corbusier hará casas con paredes acristaladas o muros curvos para impedir que se puedan colgar en ellos cuadro alguno. Despojando así las casas y los interiores de toda referencia al arte, acaban convirtiéndose en verdaderas celdas donde la acción y la experiencia del habitar no tienen cabida, ya que la casa ha sido redefinida con el propósito de hacer hombres con necesidades estándar y para que desarrollen sentimientos iguales ante los mismos reclamos.

desaparecido —dictaminaba en 1928 Sigfried Giedion—, el ornamento era la etiqueta de una civilización que tenía por base el trabajo manual... Es innegable que el proceso de producción industrial borra la huella personal de la mano»³⁴. Lo que interesó a los arquitectos del Movimiento Moderno del discurso estético de Adolf Loos, sobre todo desde la publicación en francés de su artículo-manifiesto «Ornamento y Delito», en 1913 en *Cahiers d'Aujourd'hui* y en 1920 en el primer número de *L'Esprit Nouveau*, fue la eliminación radical del ornamento en cuanto sinónimo de «lo despreciable»: porque no se adecuaba a la fórmula que proponían de hombre moderno, porque significaba una pérdida de tiempo para el artesano, y por lo tanto de trabajo en general —lo que Thorstein Veblen denominó «esfuerzo desperdiciado en el trabajo a mano»³⁵—. Además, sin ornamento se hacía más inmediata la relación arquitectura y producto industrial, por ese deseo de ofrecer superficies metálicas carentes de añadidos ornamentales como eran las de las máquinas; y, sobre todo, porque favorecía los procesos de estandarización, posibilitaba la creación de moldes tipo y este ahorro repercutía favorablemente en la economía. De esa primera etapa de la desornamentación sirvió como punto de inflexión la Exposición Internacional de Artes decorativas de París de 1925, de la que incluso los críticos de arte italianos, desde las páginas de la revista *Architettura e arti decorative*³⁶, reconocían que un nuevo estilo europeo allí se manifestó y de él querían formar parte: «Estamos en plena elaboración de un estilo claramente definido, estamos en la época arcaica de los tiempos nuevos»³⁷. Desde las páginas de esa re-

³⁴ Sigfried Giedion. «Architecture et construction. Réflexions à propos du magasin d'exposition Citroën, rue Marbeuf», *Cahiers d'Art*, num., 1929, 4^e. année, p. 475: «L'ornement a disparu; l'ornement était l'étiquette d'une civilisation ayant pour base le travail à la main... Il est indéniable que le processus de production industrielle efface l'empreinte personnelle de la main».

³⁵ Thorstein Veblen. *Teoría de la clase ociosa*, cit., p. 171.

³⁶ Esta revista, tal y como se extrae de su editorial, se fundó con el propósito de que sirviera de tribuna para lanzar los presupuestos y fundamentos del arte fascista y del gusto fascista en materia del arte, teniendo en cuenta en sus formulaciones las manifestaciones artísticas internacionales dominantes.

³⁷ Roberto Papini. «Le arti decorative a Parigi nel 1925. I. L'Architettura», *Architettura e arti decorative*, gennaio 1926, s.p.: «Siamo dunque in piena elaborazione d'uno stile già chiaramente delineato; siamo nell'epoca arcaica dei tempi nuovi... Per giusto desiderio di semplificare siamo arrivati a scheletrare...».

vista avisaron de que si la pintura y la escultura querían recuperar su lugar en la definición del gusto de la época, debían acomodarse y seguir las pautas marcadas por la arquitectura nueva³⁸, que era pura osamenta y nítidas estructuras.

Con la tecnificación de los procesos de producción y la observación del principio de rentabilidad económica el objeto artesano resultaba incompatible con la vida mecanizada, se le identificaba con la pérdida de tiempo. En cambio, en ese período de exacerbado maquinismo, un nuevo concepto de tiempo se imponía y era el de las máquinas. Adolf Loos ya lo sentenció en su artículo higienista y esprtnouvista *avant la lettre*: «La evolución de la cultura marcha paralela a la eliminación del ornamento en los objetos de uso»³⁹. Desde que los ferrocarriles se destacaron como agentes que podían dictar las pautas de la creación artística: pintura, literatura, arquitectura, etc., a comienzos del siglo XIX, los propios productos artísticos modificaron su condición de objeto, sus presupuestos formales y sus pretendida finalidad. Por lo tanto, el purismo de Le Corbusier surgió como la llamada definitiva que exigía un arte propio de una época dominada por la ley de precisión y la exactitud maquinista y en el que tuviera cabida la belleza de los productos derivados de dichas leyes.

Otro momento de esa cruzada contra el ornamento lo supuso la exposición del Werkbund de Stuttgart de 1927. La organización invitó a los más prestigiosos arquitectos del momento y del Movimiento Moderno para que construyeran en el barrio de Weissenhof modelos de viviendas según las normas y el vocabulario del racionalismo que entonces pretendían sistematizar. Los carteles que hicieron para la ocasión Hans Leistikov —*Die Wohnung existenzminimum* (La vivienda para el mínimo vital)—, Kart Straub o Willie Baumeister, Werner

³⁸ Cit. en Roberto Papini. «Le arti decorative a Parigi nel 1925. II. Gli interni e loro mobili», *Architetture e arti decorative*, febbraio 1926, s.p.: «I signori pittori e scultori sono dunque avvertiti: o s'addattano a servire l'architettura, dalla casa al mobile, o possono ritirarsi dal campo delle arti decorative per dedicarsi tutti all'arte inutile e disoccupata».

³⁹ Adolf Loos. «Ornamento y Delito» (1909), en *Escritos I (1897-1909)*, cit., p. 350.

Graeff y Mies van der Rohe —*Wie Wohnen?* (¿Cómo habitar?)— daban buena cuenta de que el propósito era ofrecer casas blancas por dentro y por fuera, sin huellas ni obstáculos ornamentales. Casas donde poder habitar después de haber acabado la jornada de trabajo, sin alfombras, mesas supletorias, espejos, cortinas pesadas, tapicerías con estampados asfixiantes, etc.

«El purismo no es una estética, sino la depuración del lenguaje plástico»⁴⁰, la desinfección de aquel lenguaje que durante cien años había dado lugar a obras de arte surgidas al pie de las vías, de las calderas mismas de las locomotoras. El purismo, pues, quedaba definido por sus propios instigadores como un proceso, un método de actuación e intervención. Y la arquitectura de esta segunda era de la civilización maquinista —astuta fragmentación lecorbusiana de la historia— la presentaban anémica, pálida por la blancura de sus muros y debi-



12. Kart Straub. ¿Cómo habitar? Cartel para el Werkbund de Stuttgart, 1927.

⁴⁰ Ozenfant. «Le Purisme», *Cahiers d'Art*, num. 4-5, 1926, 1ère. année, p. 156: «Le Purisme n'est pas une esthétique, mais l'épuration du langage plastique».

litada en su esencia por resultar imposible habitarla. Si la arquitectura se presentaba clorótica —como las niñas del monocromo blanco de Alphonse Allais y por un exceso de Ley de la cal, redactada por el propio Le Corbusier—, del resto de las manifestaciones artísticas poca esperanza cabía albergar de vida vigorosa. Los arquitectos del Movimiento Moderno resolvieron tácticamente el problema del alojamiento retomando las bases de la modernidad decimonónica con el ejemplo de un tren: ahí donde la circulación y el tránsito se hacían visibles y donde primaba ante todo la economía del espacio: «América, con sus inmensas distancias, se ha equipado; dispone de arquitectos de vagones, más que eso, arquitectos de trenes. Mientras el tren circula, el viajero debe poder andar, circular, cambiar de lugar, sentarse de manera diferente, entretenerse y distraerse. El tren debería ser una calle con sus *squares*»⁴¹. Los arquitectos asumieron también como argumento de autoridad la defensa que Loos hizo, en 1921, del modelo de casa americano: vivienda en dos plantas, excesivamente práctica, donde la vida del hombre ahí se reducía a dormir y habitar.

Porque era Loos y porque el modelo era americano —donde el trabajo de toda la nación quedó regido por las leyes de producción dictadas a comienzos de siglo por Henry Ford en su fábrica de coches de Detroit—, Le Corbusier construyó sus primeras viviendas y encargos atendiendo a estos principios de economía, utilidad y limpieza. Así, a la casa-taller que en 1924 hizo para Ozenfant junto al parque parisino de Montsouris: de dos plantas y una agradable habitación para dormir, habitar o trabajar, le sucedió, en 1932, las celdas del Pabellón Suizo de la Ciudad Internacional Universitaria de París. En celdas quedaron convertidas las habitaciones para los estudiantes suizos: una mesa, una estantería, un catre y un pequeño lavabo junto a un más pequeño armario. Por aquellas puertas no podían entrar muebles

⁴¹ Le Corbusier. *Sur les quatre routes*, cit., p. 116: «L'Amérique aux distances immenses, s'est équipée; elle a ses architectes des wagons, plus que cela, de trains. Pendant que le train roule, le voyageur doit pouvoir marcher, circuler, changer de place, s'asseoir diversement, s'occuper et se distraire. Le train devrait être une rue, avec ses *squares*. ... Mettons les architectes d'intérieur dans les trains. ... Il reste beaucoup à faire encore» [Trad. en *Por las cuatro rutas*, cit., p. 86].

ordinarios al uso, tan sólo baldas, tablones, una silla, etc.; y la sola idea de la mudanza quedaba excluida. Por lo tanto, desde su codificación, su exigencia y su diseño la arquitectura moderna estaba dictando que las normas del habitar no necesitaban el arte, y para suplirlo creaba necesidades e imperativos nuevos. Se trataba de no ahogar ornamentalmente las *machines à habiter*, pues en tanto que máquinas no necesitaban aderezo alguno; además, carecer de él era su seña de identidad. En este sentido, Reyner Banham señaló oportunamente al ocuparse de la *Maison Citrohan* (1923) de Le Corbusier que el propio arquitecto optó por el término «equipamiento» en lugar de amueblar⁴² y que con su labor pretendió configurar una «escueta estética del utillaje». La consciente adopción de este léxico se aproximaba más al mundo técnico y fabril que al de la ornamentación.

Las celdas como las celdillas respondían a esa ley económica de mínimos, tal y como propuso Le Corbusier en un artículo sobre el problema de la casa mínima que apareció simultáneamente en el número 1 de *Grand Route* y en el número correspondiente al mes de marzo de 1930 de la revista belga *Tekhne*, y que había sido escrito en el mes de septiembre del año anterior⁴³:

«La explotación doméstica consiste en una secuencia regular de funciones precisas. La secuencia regular de estas funciones constituye un fenómeno de circulación. La circulación exacta, económica, rápida, es la clave de la arquitectura contemporánea. Las funciones precisas de la vida doméstica exigen diversos espacios cuya capacidad mínima puede ser fijada con bastante precisión; a cada función, le corresponde una *capacidad mínima tipo*, estándar, necesaria y suficiente (escala humana)»⁴⁴.

⁴² Reyner Banham. *Teoría y diseño arquitectónico en la era de la máquina*, Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 1969 [1960], p. 218.

⁴³ El texto original dactilográfico se conserva en los Archives de la Fondation Le Corbusier de París [X-1-11-87].

⁴⁴ Le Corbusier y Pierre Jeanneret. «Analyse des éléments fondamentaux du problème de la maison “minimum”», *Grand Route*, num. 1, mars 1930, p. 28: «L'exploitation domestique consiste en une suite régulière de fonctions précises. La suite régulière de ces fonctions constitue un phénomène de circulation. La circulation

Gropius y Le Corbusier hablaban y diseñaban con total conocimiento de causa cuando en 1927 lanzaron las cómicas y terribles propuestas de casas mínimas:

«Hay que actuar contra la vieja casa que hacía mal uso del espacio... Hay que rectificar las dimensiones de las ventanas y las puertas; los vagones y las limusinas nos han probado que el hombre puede pasar por lugares más restringidos y que se puede calcular la distancia por centímetros cuadrados... Como el precio de la construcción se ha cuadruplicado, hay que reducir a la mitad las antiguas pretensiones arquitectónicas, y de la mitad para abajo la masa de las casas»⁴⁵.

Y con razón se ha matizado que las casas de Le Corbusier no podían ser habitadas a la manera burguesa habitual⁴⁶. La *maison Dom-ino* de 1914 quedó superada y mejorada en sus posteriores obras, en las que siempre subyació el modelo primigenio. Así, en 1926 están fechados unos dibujos y planos del suizo acompañados por los términos «Maison Minimum»: unos cubos con ventanas en los lados mayores se unían entre sí mediante escaleras metálicas dispuestas en los lados menores. Se trataba del tipo maison Dom-ino en crecimiento y extensión horizontal; un verdadero convoy de vagones. Por otra parte, la multiplicación en vertical de ese módulo arquitectónico constituyeron los rascacielos cartesianos del Plan Voisin para París y, más tarde, la Unidad de habitación de Marsella (1945-1952).

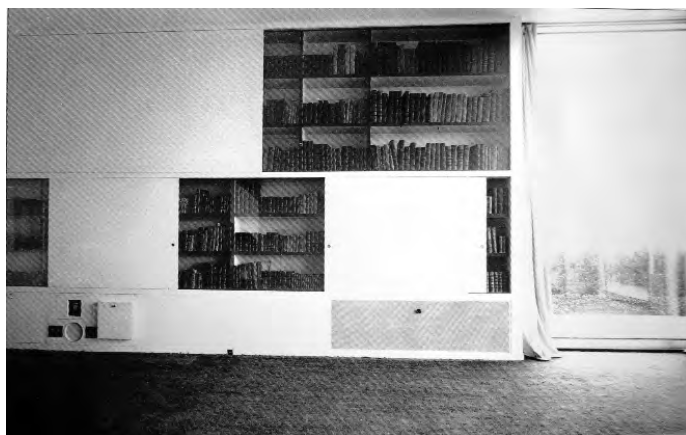
En 1927, con motivo del Werkbund de Stuttgart, el barrio de Weissenhof se convirtió en un campo de experimentación constructiva de casas burguesas, como bien matizó Adolf Loos en el trans-

exacte, économe, rapide, est à la clef de l'architecture contemporaine. Les fonctions précises de la vie domestique exigent divers espaces dont la contenance minimum peut être fixée avec assez de précision; à chaque fonction, il faut une *contenance minimum type*, standard, nécessaire et suffisante (échelle humaine)».

⁴⁵ Le Corbusier. «Casas en serie», *Hacia una arquitectura*, cit., p. 200.

⁴⁶ Hans Schmidt. *The housing exhibition. Reactions to the Weissenhof Siedlung Exhibition, 1927*, cit. en Charlotte Benton (ed.). *Documents. A collection of source material on the Modern Movement*, s. l., Milton Keynes, The Open University, 1975, s. p.

curso de su visita a dicha exposición: «casas burguesas, extraordinariamente hermosas, pero que no respondían ni al principio de colonia ni al de viviendas para trabajadores»⁴⁷. Al año siguiente, en el I CIAM, se sentaron las bases formales de la necesidad de formular un programa unitario y universal para la arquitectura moderna y se definió la tarea de los arquitectos. Y en 1929, en la segunda cita del CIAM, en



13. Le Corbusier. Villa Stein. Garches, 1927.

14. Le Corbusier. Interior del apartamento Beistegui. París, 1930.

⁴⁷ Adolf Loos. «La colonia moderna. Una conferencia (1927)», en *Escritos II, 1910-1932*, Madrid, El Croquis, 1993, p. 230.

Francfort el tema central de la reunión fue la irresoluta cuestión de la vivienda mínima (*le logis minimum*). En ese mismo año Le Corbusier ya había dictaminado su idea de vida doméstica: «¿Qué es la vida doméstica? Es la realización de funciones precisas, constantes, sucesivas. Una, dos, tres o cuatro personas se desplazan cumpliendo funciones regulares, renovadas cada día. En esencia es, por lo tanto, un problema de circulación»⁴⁸, es decir, vivir en un vagón como en una cocina o una fábrica.

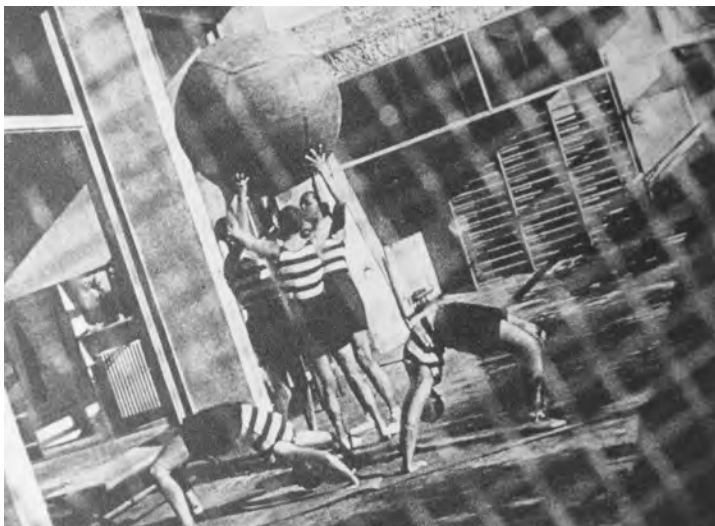
El astutamente ocultado origen ferroviario de la arquitectura racionalista se reveló también en 1928, de la mano de Le Corbusier sobre papel de Gropius. En la portada de su ejemplar del número 2-3 de de la revista *Bauhaus* —que era un montaje fotográfico en damero del retrato de doce profesores de esa casa de las artes— Le Corbusier anotó este comentario: «Emaux et Camées, Théophile Gautier pretende que los ferrocarriles son estúpidos y ...»⁴⁹. Si se tiene en cuenta la opinión de Gautier sobre los trenes —ambigua y recelosa, ya que eran un fenómeno a la moda, su implantación por todo el planeta exigía un presupuesto inmenso de fuerza y de dinero y su alimento, el carbón, era una materia prima limitada, de manera que algún día deberían dejar de funcionar si no inventaban antes un combustible que lo sustituyera⁵⁰—, y la tarea que encomendó al arte: cubrir la osamenta metálica de las máquinas, se puede llegar a entender el comentario de Le Corbusier: el hombre había encontrada en la hulla blanca el perfecto sustituto del carbón: invisible, limpia, ilimitada. Por otro lado, el planteamiento de Gautier era que si los trenes habían sido dados

⁴⁸ Le Corbusier. «Économie domestique et construction économique», communication au 4 congrès de l'Organisation scientifique du travail, Paris, 19-23 juin 1929, manuscrito conservado en la Fondation Le Corbusier de Paris, cit. en cat. *Charlotte Perriand*, Paris, Centre Georges Pompidou, 2005, p. 28: «Qu'est-ce que la vie domestique? La réalisation de fonctions précises, constantes, successives. Une, deux, trois, quatre personnes se déplacent, accomplissant des fonctions régulières, renouvelées chaque jour. À la base donc, un problème de circulation».

⁴⁹ Ejemplar de la revista *Bauhaus* (num 2-3, 2. jahrgang 1928) conservado en los Archives de la Fondation Le Corbusier de Paris [D-1-7: 68-81]: «Emaux et Camées, Théophile Gautier pretend que les chemins de fer sont idiots et...».

⁵⁰ Théophile Gautier. «Le chemin de fer», en *Fusains et Eaux-forts*, Paris, Charpentier Éditeur, 1880, pp. 188-189.

al hombre, vivir diariamente con tales monstruosidades exigía maquillar sus entrañas metálicas con ayuda del arte. Defendía el arte como el ropaje y la vestimenta de la técnica; por lo tanto la tarea de los artistas debía ser la de enmascarar y rebajar la peligrosidad y voracidad de las locomotoras. A este respecto, Le Corbusier aceptó e incluso superó tal propuesta. En su opinión, el arte debía no ya sólo



15. Man Ray. *Le Mystère du Chateau du Dè*, 1929.

16. Le Corbusier. *Villa Savoya*. Poissy, 1930.

cubrir, sino borrar el cuerpo de los ferrocarriles durante la segunda era maquinista y dejar todo el protagonismo tecnológico y aniquilador a los medios de transportes altamente perfeccionados, es decir, los aviones.

2. Curar el siglo.

Si los artistas tenían que maquillar las locomotoras, «vaciar» los interiores burgueses fue el lema que lanzaron los más importantes decoradores que en la década de los años veinte renovaron el aire y el gusto de los apartamentos de la alta y adinerada sociedad, aquella que encontraba su sitio indistintamente en París y en la costa Azul. Jean-Michel Frank se convirtió en el devastador de las casas de la aristocracia decadente: «Arrojad, arrojad siempre. Lo último en elegancia es la eliminación»⁵¹. Frank fue a la decoración de interiores lo que Chanel y su «estética de pobre» a la moda:

«Austeridad, es el primer sinónimo del estilo de Frank... Lo Bello es ante todo una buena relación entre las proporciones... Menos hoteles particulares que apartamentos, a veces de dimensiones modestas; menos reivindicaciones suntuosas que confort; y siempre precisión. “No se trabaja con centímetros, sino con milímetros” es la divisa favorita de aquel que pone como condición a toda proposición “la proporción y la materia”. Le gustaba lo invisible de la verdadera elegancia, y todo lo que saltaba a la vista le parecía odioso»⁵².

⁵¹ Laurence Benaïm. *Marie Laure de Noailles. La vizcondesa del bizarré*, cit., p. 149: «Jetez, jetez toujours. La dernière élégance c'est l'élimination».

⁵² François Baudot. *Jean-Michel Frank*, París, Editions Assouline, 1998, pp. 10-11: «Dépouillement: c'est le premier synonyme du style Frank... Le Beau, c'est avant tout un bon rapport de proportions... Moins d'hôtels particuliers que d'appartements, parfois de dimensions modestes, moins de revendications somptuaires que de confort, et de la précision en toute chose. “On ne travaille pas avec des centimètres mais avec des millimètres”, est l'adage favori de celui qui met en préalable à toute proposition “la proportion et la matière” Il aimait l'invisible de la véritable élégance et tout ce qui sautait à l'œil lui semblait odieux».

El arquitecto Robert Mallet-Stevens, con sus casas particulares y su obra emblemática de la Villa Hyères (1923), en Grasse, y más conocida como Villa Noailles, se convirtió en la persona que hizo habitables e incluso «filmables» las viviendas del Movimiento Moderno, al suavizar sus más exhaustivos principios constructivos e introducir una mínima ornamentación lúdica, huella indeleble del *art déco*. Tanto las excentricidades de los dueños como las del arquitecto hicieron de esta residencia el gran repertorio de las enfermedades y manías de las primeras décadas del siglo XX, manifestadas incluso en estado febril. Así, la concepción y diseño de una naturaleza artificial en el escalonado jardín cubista fue el adelanto de los atrevidos árboles de cemento armado que en 1925 Robert Mallet-Stevens diseñó con los hermanos escultores Jan y Joël Martel para la Exposición de la Artes Decorativas de París. El lujo del espacio y el libre crecimiento de la planta de la villa de los Noailles se ponía de manifiesto por doquier; las fotografías tomadas esos años revelaron que sus dueños eran lectores de *Cahiers d'Art*, y sus ejemplares aparecían escrupulosamente ordenados uno sobre otro en la mesa de un despacho.

Lo que no puede pasarse por alto es el desmesurado protagonismo espacial y cinematográfico de la piscina, el solarium y el gimnasio que encargaron construir unos años después de iniciada la obra de la villa⁵³. La película que en 1929 Man Ray rodó en esta casa: *Le Mystère du château du Dè*, anunciaba el desenlace fantasmal al que estaba avocada la villa. No es que los vizcondes necesitaran una película para publicitar su mansión, sino que era una prueba más del esnobismo de este matrimonio surgido de la tradicional aristocracia europea, patrocinadora y mecenas de arquitectos, artistas, cineastas —Man Ray, Luis Buñuel y Jean Cocteau—. Villa Hyères se encontraba en Grasse, uno de esos pueblos interiores de la costa Azul, y cerca de Niza, que para entonces ya era la capital mediterránea del deporte y el juego durante todo el año. No en balde unos atletas ejercitándose

⁵³ Sobre la película de Man Ray *Les Mystères du château du Dè* (1929) véase Jean-Michel Bouhours. «La légende du château du Dè», en cat. *Man Ray. Directeur de mauvais movies*, París, Éditions du Centre Pompidou, 1997, pp. 85-123.

en el moderno gimnasio de la villa de los Noailles eran los protagonistas de la película de Man Ray: sirenas modernas con trajes de rayas saltaban desde los trampolines a la piscina, y en la terraza, al sol, se transformaban en hombres-rueda con unos artefactos gimnásticos circulares. Como lugar donde habitaba la voluntad, el orden y la disciplina, el gimnasio estaba coronado con un gran reloj. Mientras los fantasmas se entregaban a la cultura y a la belleza del cuerpo, por el jardín cubista subía a la villa una pareja enmascarada que, en el mismo jardín, al pie de un árbol, encontraron una paradójica estrella de mar. Había misterio en ese castillo cubista, afacetado, con seis caras como seis lados tienen los dados, como el que dio nombre a la película y que remitía a los que en su poema lanzó Mallarmé, o el que alguien arrojara por la ventana tras una partida de bacarat.

La Villa Schowb, Villa Ocampo, La Villa Savoya —cuyo verdadero nombre era *Les Heures Claires*—, todas de Le Corbusier, y la Villa Noailles fueron ejemplos de casas-cóctel, del ocio propio del fin de semana para unos comitentes completamente despreocupados. Todas ellas revelaban una naturaleza de aristocrática *house party*; por eso, ya fueran urbanas o de extrarradio, en ellas primaban las zonas comunes y al abierto para favorecer la reunión y el encuentro de los invitados. De manera que ya no cabría calificarlas como *machines à habiter*, éstas no eran las casas de los trabajadores, sino como *machines à promener*. El más claro ejemplo lo supuso la Villa Savoya: dos terrazas, a distinto nivel cada una; con un amplio salón junto a una no menos desdeñable cocina desde donde abastecer y responder a todas las necesidades y apetencias gastronómicas de los invitados. Las cuestiones de infraestructura y circulación interior quedaban resueltas por unas escaleras de caracol y por una rampa que comunicaban el piso bajo con la terraza, la azotea y el salón principal.

Con los años, los trabajos de Robert Mallet-Stevens, arquitecto, proyectista, decorador y escenógrafo de cine —*L'Inhumaine* y otras de Marcel L'Herbier—, se fueron moderando, dejando de lado los aristados atrevimientos cubistas de los años veinte. En 1937 se le nombró

miembro de la Comisión de selección de participantes en la Exposición Internacional de Artes y Técnicas en la vida moderna; pero viendo el cariz político y la politización de las representaciones rechazó tal labor y se concentró en el diseño y construcción de varios pabellones estatales, entre ellos el Palacio de la Higiene y el de la Luz y la Electricidad.

Higiene ante todo. De ahí el blanco y la desinfectante cal para los muros en las construcciones defendidas y propuestas por el Movimiento Moderno. Los arquitectos, reunidos en los CIAM así como los artistas que en 1930 se organizaron en la UAM, la unión de artistas modernos –Helène Henry, René Herbst, Francis Jourdain, Robert Mallet-Stevens, Cassandre, Jean Colin, Carlu, los hermanos Martel, Jean Prouvé, Charlotte Perriand, André Salmon, Sonia Delaunay, etc. – se atribuyeron funciones médicas y quisieron aplacar de una vez por todas las enfermedades del siglo XIX: fotografía, ferrocarriles, tabaco, ornamentación, pintura de paisaje al aire libre, etc., a través de una nueva formulación del arte, de los materiales con el que estaba hecho y de sus funciones. A sus ojos el siglo XIX había sido fue una época enferma, de combustión, de palideces cianóticas⁵⁴ y de vian-dantes sepultureros:

«En cualquier caso, no cabe imputarle a la máquina el gusto por la bisutería y la atracción por los pésimos ornamentos que han envenenado los últimos cincuenta años. En cambio, podría admitirse como criterio casi indiscutible que una forma estándar para ser fácilmente fabricada y utilizada de manera natural debe ser forzosamente bella. Por eso, como hacemos nosotros, se preferirá al falso buffet Henri II, a las consolas tipo regencia y a los salones pseudos Luis XV concebidos para “poner el lujo al alcance de todos” el mobiliario en serie, sea en metal o en aglomerados de plástico; de formas puras en tanto que racionales; práctico en tanto que de manejo fácil; aplicable en cualquier parte porque carece de preten-

⁵⁴ Véase Ángel González García. «Isótopos de azul», en *El arte moderno. 1850-1900*, Madrid, Fundación Cultural Mapfre, 2003, pp. 273-301.

siones; y es barato, a poco que su producción pueda realizarse sin competencia. Porque el arte moderno es un arte verdaderamente social. Un arte puro, accesible a todos y no una imitación dirigida a alimentar la vanidad de algunos»⁵⁵.

En 1950, sufridas y clasificadas todas esas enfermedades, el crítico Florent Fels trazó su informe sobre el estado de la pintura en particular y el arte en general sirviéndose de las declaraciones que le hicieron, cual médico en su consulta, los propios artistas. Recordaba lo que en 1925 le había dicho Henri Matisse, quien ya había manifestado su deseo de hacer una pintura tan cómoda como un sofá —pues bien sabía él lo que se cotizaba el confort y la comodidad en esos tiempos dominados por el ferrocarril—: «Me ocupo de hacer un arte que resulte para el espectador como una especie de calmante cerebral, de tregua, de feliz certidumbre, que dé la paz y la tranquilidad»⁵⁶. Los artistas entendieron la pintura como antídoto, probablemente para frenar el cáncer que el propio Fels diagnosticó al ver las dermis lívidas de los modelos que posaban para Balthus⁵⁷. Por lo tanto, en esos tiempos de curas y reposo, cabe decir que Matisse cumplió con su misión: hizo un arte tan cómodo como sillones y coches-cama apto para los

⁵⁵ «Pour l'art moderne. Cadre de la vie contemporaine. Manifeste de l'UMA» (1934), en cat. *Les années UMA. 1929-1958*, París, Musée des Arts Décoratifs, 1988, p. 47: «En tout cas, on ne saurait imputer à la machine le goût du toc et l'attrait pour les vilains ornements qui ont empoisonné ces cinquante dernières années. Tandis qu'on pourrait admettre comme un criterium quasi indiscutable qu'une forme standard pour être facilement fabriqué et naturellement utilisable doit être forcément belle. C'est pourquoi l'on préféra, avec nous, en place du faux buffet Henri II, des consoles façon régence et des salons simili Louis XV conçus "pour mettre le luxe à la portée de tous", le mobilier de série, fût-il en métal et en agglomérés plastiques, des formes pures parce que rationnelles, pratique parce que d'un entretien facile, acceptable partout parce que sans prétention, et bon marché, pour peu que sa production puisse s'épanouir sans contraire. Car l'art moderne est un art véritablement social. Un art pur, accessible à tous et non une imitation faite pour la vanité de quelques-uns». Para la redacción de este manifiesto contaron con la colaboración del crítico Louis Chéronnet.

⁵⁶ Florent Fels. *L'Art Vivant. De 1900 à nos jours*, Ginebra, Pierre Caille Editeur, 1956, p. 165: «Je m'emploie à créer un art qui soit pour l'observateur une sorte de calmant cérébral, de trêve, de certitude heureuse, qui donne la paix et la tranquillité».

⁵⁷ Florent Fels. *L'Art Vivant. De 1900 à nos jours*, cit., pp. 186-187.

consumidores de arte del siglo XIX y, para aquellos del siglo XX, una pintura con las propiedades de la valeriana.

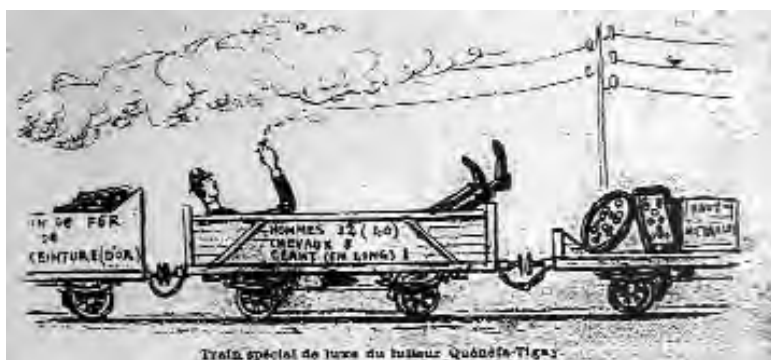
Al orden ético y moral modernos del habitar se le exigía otro físico particular; y esta cuestión, cómica pero eficazmente, la habían resulto los caricaturistas de la revista *La culture physique* (1904-1962). El problema de la vivienda afectaba indudablemente a esa raza nueva de hombres, el pura sangre humano, que desde esta revista alentaban: «[...] Es algo completamente contra natura separar el espíritu del cuerpo del cuerpo del espíritu. Uno no podía ir sin el otro, puesto que una inteligencia superior en un cuerpo enfermo no sirve de nada a aquel que lo posee. Del mismo modo que el cuerpo de un atleta dirigido por un espíritu sin cultura hace del hombre un animal que sólo posee su fuerza bruta acompañada por algunas chispas de inteligencia [...]»⁵⁸. Al defender ese equilibrio entre fuerza e inteligencia, Arthur Cravan, poeta y boxeador, irónicamente también se atrevió a aconsejar la práctica del deporte como medida higiénica para la nueva raza de hombres. Pretendió que los intelectuales dejaran sus plumas estilográficas y practicasen gimnasia «para convertirse, aunque sea con poco talento, en perfectos brutos»⁵⁹. Esta imagen del artista viril fue la que exploraron tanto Picasso como Picabia cuando se fotografiaron como robusto boxeador en su estudio y atlético nadador en la playa respectivamente.

Como de razas de hombres nuevos se trataba, en diciembre de 1906 la revista *La culture physique* organizó un campeonato de luchadores interplanetario. La portada del número dedicado a dicho

⁵⁸ Schwartz. «Étude et sports», *La Culture physique*, num. 183, 15 août 1912, 9^e. année, p. 17: «Il est absolument contre nature de séparer l'esprit du corps et le corps de l'esprit. L'un ne peut aller sans l'autre, car une intelligence supérieure dans un corps malade profite bien peu à celui qui le possède. De même un corps d'athlète dirigé par un esprit sans culture rapproche l'homme de l'animal qui, lui aussi, n'a pour partage que sa force brutale servie par quelques lueurs d'intelligence».

⁵⁹ Cit. en Frédéric Valabrègue. *Kasimir Malevitch, 1878-1935. «J'ai découvert un monde nouveau»*, Marsella, Images en manœuvres, 1994, p. 70: «... pour devenir, avec un tant soit peu de talent, des parfaits brutos».

campeonato —una visión aérea del Universo donde aparecía un boxeador en cada planeta— aludía a que toda manifestación de fuerzas y energías corporales llevaba pareja la eliminación de fronteras y la existencia de vida en otros planetas. Esa portada remitía directamente a la vista del paseo de los planetas que más de cincuenta años antes había imaginado Grandville en su obra *Un autre monde* (1844). La portada de ese número supuso la actualización de la visión cósmica de Grandville y la prueba del cumplimiento de sus imaginados paseos interplanetarios gracias a la existencia de puentes de hierro que unían Saturno con el resto de mundos habitados. Todo resultaba cómico cuando lo improbable se presentaba como mera elucubración gráfica; pero siniestro cuando esas fantasías producto de la utopía técnica se hacían realidad. No en vano, ése era precisamente el objetivo del progreso técnico: «posibilitar que los hombres accedan a las cosas imposibles»⁶⁰: «Si quieren reír, vayan a la página 806: los Campeonatos interplanetarios de lucha»; y en la página señalada se ofrecía la descripción y la imagen del luchador indio Quénéfa-Tigay, de 417,700 kilogramos. El resto de información, una vez conocidas sus dimensiones, resultaba estrambótica: «Quénéfa es tan grande (4 m. 96) que viaja en un vagón especial y del que, sin reparar en gastos, hemos conseguido una fotografía»⁶¹. Grandville ya evidenció, al hilo de las peroratas san-



17. Viñeta del boxeador Quénéfa-Tigay, en *La culture physique*, diciembre 1906.

⁶⁰ Anuncio «Voisin vous parle de l'avenir», reprod. en cat. *Léger et l'esprit moderne, 1918-1931. Une alternative d'avant-garde à l'art non-objetif*, cit., p. 219: «Le progrès technique n'a qu'un but: donner aux hommes l'accès des choses impossibles».

⁶¹ *La Culture physique*, num. 46, 1er. décembre 1906, 3è. année, p. 807: «Quénéfa est

simonianas probablemente, que lo interplanetario y lo ferroviario estaban y estarían estrechamente unidos. Si el primer problema que planteaba un gigante boxeador internacional era solucionar cómo viajaría, ésto reveló la importancia, la necesidad y el deseo de viajar y habitar en esa época. Y si ellos habían creado un monstruo deportista, también era su problema darle un lugar donde vivir. La revista cayó en la cuenta de que el único lugar donde podía encontrar acomodo este luchador era en un vagón donde estaba estipulado que cabían 32 hombres, 8 caballos, o 1 gigante. Allí el boxeador viviría igual que viajaba: tumbado y fumando. Una casa es un vagón de tren de veinte metros de longitud, sentenció unos años más tarde Le Corbusier; y no formuló nada nuevo porque aquí esa casa era ya una realidad, era una necesidad. En tanto que tren y hogar, en la caricatura de este vagón especial no olvidaron dibujar el humo, recordando a tan particular diván su origen ferroviario.

En cambio, en *Nord Magazine* y en *Grand Route* poco humo apareció; ni el de las locomotoras ni el de los fumadores. Si el humo ahí apenas apareció se debió a que eran revistas señeras de los tiempos de la electricidad y la abstracción, y daban por hecho que la electrificación de los ferrocarriles suprimía el humo y ofrecía un mayor confort a los viajeros y al personal de los trenes⁶². El poco humo que asomó en esas páginas era el expulsado por las indolentes fumadoras de la publicidad de los cigarrillos Gitanes-Vizir⁶³, realizada por M. Ponty. Fueron los anuncios los que recogieron las señas visibles de la combustión y la producción del tren y de los cuerpos, mientras que desde la ventana del vagón ya sólo se veía un paisaje dominado por postes telegráficos. El humo y el viaje se concentraban en el interior, como en las casas de Le Corbusier: el panorama de la ventana longitudinal se activaba cuando el propietario se asomaba a ella. Los anun-

tellement grand (4m. 96) qu'il voyage dans un wagon spécial dont nous ayons pu à grands frais nous procurer une photographie».

⁶² Hermann Tasta. «L'électrification des réseaux français. Un interview de M. André Tardieu», en *La bouille blanche. L'électrification des chemins de fer du Midi et l'essor économique de la région du sud-ouest*, cit., p. 122.

⁶³ Ese anuncio apareció en *Nord Magazine*, num 44 août 1931, 4è. année.

cios como las ventanas eran, pues, los nuevos mecanismos que despertaban la sensibilidad y recordaba la participación de los ferrocarriles en la vida moderna al mismo tiempo que camuflaba su origen. Quizá para suplir el flagrante olvido de estas revistas ilustradas apareció oportunamente, en abril de 1936, el primer número de *Tabac Magazine*, cuya sede editorial se encontraba en las proximidades de la estación parisina de Saint-Lazare, año en el que se fundó la SNCF. El editor de *Tabac Magazine*, consciente de la escasa atención concedida a los fumadores y del olvido en el que estaban cayendo, ofreció una revista de variedades específicamente dirigida a ellos. En sus páginas pretendió unir lo útil con lo agradable del tabaco y establecer un vínculo basado en el respeto mutuo y la comprensión entre fumadores y no fumadores. Ardua cruzada la que iniciaban los fumadores en 1936. El humo, la ceniza, los fetiches y artículos de fumador, así como los espacios específicos en los que disfrutar del tabaco, no faltaron en esa publicación que prolongó su existencia hasta 1938.

Que el humo era poético, sugestivo e incitaba a la ensoñación y la indolencia era algo que en el siglo anterior habían reconocido los primeros fumadores de tabaco y los primeros viajeros en tren, tal Jules Janin u Honoré de Balzac. En lo que se ocuparon en 1936 fue de reivindicar, y reinventar, el tabaco como un distintivo característicamente moderno:

«¡Humo, madre del sueño y de nostalgias! Es el poeta quien bajo tu palio medita el poema; el músico que, envuelto en tus fragancias, imagina sonoridades; es el jefe de industria quien sueña nuevos inventos. Gracias a ti el soldado pasa el tiempo, el ocioso se entretiene haciendo círculos, el solicitante se arma de paciencia en la antecámara, el pobre diablo se acomoda en su mala suerte. Contigo el deportista, durante tanto tiempo privado, acaba su partida, y el amante, entre los arabescos fugitivos, intenta reconstituir la línea armoniosa de su amiga. Nuestros antepasados, decís, no fumaban. En efecto, el uso del tabaco se ha extendido tan sólo desde hace algunos siglos; y desde hace unas décadas se ha generalizado. ¿Por qué? Porque el

tabaco parece ser el complemento indispensable de la vida moderna, la panacea a nuestra trepidación incesante... el sedante de la existencia a la que estamos obligados hoy a llevar»⁶⁴.

El purismo, desde 1918, y las corrientes entusiastas del metal en esa segunda era de la máquina tomaron la cruzada contra el humo como un asunto personal, pues era una guerra encubierta contra todo aquello que recordara el ornamento innecesario y la moldura arabesquizada. Pero sobre todo era una batalla particular contra los ferrocarriles y contra la idea de vagones de lujo a imagen de palacios y casas de rancia tradición decorativa decimonónica. Mientras que Pierre Boucher⁶⁵ fotografiaba la pulida e higiénica hélice del transatlántico *Normandia* en 1937, y se convertía en emblema de la Exposición Internacional Artes y Técnicas en la vida moderna, desde *Tabac Magazine* aplaudían a este rascacielos flotante y lo llamaban «Templo del tabaco»: pues allí fumar no sólo era posible sino deseado, porque la decoración y la disposición de sus salones-fumador incitaban a encender pipas y cigarros:

«Un arte completamente nuevo se ha ocupado de hacer elegante y alegre la sala de fumadores. Mucho más que eso: los diseños de nuestros maestros más eminentes han dado lugar a espacios magistralmente lujosos, a verdaderas síntesis de arte... Y si no pueden hacer un crucero a bordo de nuestro transatlántico nacional, que posee el lazo azul del Océano, vayan al

⁶⁴ Théophile Plaisant. «Fumées», *Tabac Magazine*, num 1, avril 1936, p. 9: «Fumée, mère du songe et des nostalgies! C'est le poète qui sous ton dais médite le poème, le musicien qui, environné de tes franges, imagine des sonorités, c'est le capitaine d'industrie qui rêve d'essors nouveaux. Grâce à toi le soldat passe le temps, l'oisif s'amuse à faire des ronds, le solliciteur prend patience dans l'antichambre, le pauvre diable s'accommode de son sort. Avec toi, le sportif longtemps sevré termine sa partie, et l'amant, parmi les arabesques fugitives, cherche à reconstituer la ligne harmonieuse de sa amie. Nos ancêtres, dites-vous, ne fumaient pas. En effet, c'est seulement depuis quelques siècles que l'usage du tabac s'est développé. C'est seulement depuis quelques décades qu'il s'est généralisé. Pourquoi? C'est parce que le tabac semble être le complément indispensable de la vie moderne, la panacée de notre trépidation incessante... le sédatif de l'existence telle que nous sommes contraints à la poursuivre aujourd'hui».

⁶⁵ En 1934 fundó con René Zuber la agencia Alliance-Photo.

menos al Triomphe, o al Florian de los Campos Elíseos. Estos dos locales, que han desterrado toda vulgaridad, son un regalo para los ojos, una delicia para aquellos que allí acuden a sentarse, para fumar un cigarrillo o un puro»⁶⁶.

El *Normandía* ya había sido presentado como un transatlántico de lujo con un amenazador casco en 1935, año de su entrada en funcionamiento, en un cartel de Cassandre. En 1937 se sincretizó su imagen y se convirtió en la pieza clave de la técnica perfeccionada y del nuevo sistema de producción industrial que ponía todo en movimiento —la hélice, la bella forma externa y remate del motor—. En cambio, para los fumadores, este trasatlántico no dejaba de ser un medio de transporte en tanto que posibilitaba el viaje poético al que predisponía el humo; se les antojaba un gran salón, un lugar cubierto con tapicerías donde habitaba el lujo del vicio y los arabescos del humo.

Nord-Magazine y *Grand Route* apelaban a una compañía ferroviaria y a una ruta respectivamente; adelantaban quizá esas cuatro rutas que consideró Le Corbusier en el Pabellón de los Tiempos Modernos —en la Exposición Internacional de 1937— y que luego retomó en su libro de 1941: aérea, marítima, terrestre y ferroviaria. Tras cien años visibles y al servicio del hombre, las vías del tren eran elogiadas y envidiadas por tratarse de caminos exclusivos, donde nunca había atascos y a quienes las condiciones meteorológicas o el estado de la mar no interferían en el continuo y regular tránsito de locomotoras y vagones. Los raíles eran arterias de trabajo continuo y vías de civilización: «Circulación. He aquí 1 [una] gran palabra moderna»⁶⁷:

⁶⁶ «Les Temples du tabac», *Tabac Magazine*, num 1, avril 1936, p. 17: «Tout un art nouveau s'est appliqué à rendre élégant et riant l'habitat du fumeur. Bien plus, les conceptions de nos maîtres les plus éminents ont abouti à des installations supérieurement luxueuses, à de véritables synthèses d'art... Et si vous ne pouvez faire une croisière à bord de notre paquebot national, détenteur du ruban bleu de l'Océan, allez au moins au *Triomphe*, au *Florian* des Champs Élysées. Ces deux établissements, bannissant toute vulgarité, sont un régal par les yeux, un délice pour ceux qui viennent s'y asseoir, y fumer une cigarette ou un cigare».

⁶⁷ Le Corbusier. «Notes de la Conférence de L.C. en Argentine, Buenos Aires: Le

«Necesitamos espacios grandes, salud, velocidad, autovías, electricidad, rascacielos, instrumentos, Europa, motores... Gran ruta, eterno símbolo a través del espacio y el tiempo. Ella ha sido trazada para localizar las comunidades. Ha engastado el mundo, ha unido las tribus. Es el instrumento de intercambios. El coche le reconoce su majestad. Une las ciudades a través del campo. Es universal, inmutablemente necesaria a través de las formas cambiantes del mundo»⁶⁸.

El discurso de las cuatro rutas lecorbusianas logró que, en esos años de igualdad y uniformidad, lo que servía para definir una



18. Pierre Boucher. *Hélice del Normandía*, 1937.

plan de la Maison Moderne (5è. conférence, 11-10-1929)», en *Précisions*, París, Altamira, 1994 [1930], p. 148: «Circulation. Voici 1[un] grand mot moderne» [Trad. en «El plano de la casa moderna», en *Precisiones*, Barcelona, Editorial Poseidon, 1978, p. 150].

⁶⁸ Philippe Lamour. «Ordre du jour», *Grand Route* num. 1, mars 1930, pp. 7-8: «Nous avons besoin de grandeur, de santé, de vitesse, d'autostrades, d'électricité, de gratte-ciels, d'outils, d'Europe, de moteurs... Grand route, éternel symbole à travers l'espace et le temps. Elle a été tracée par la recherche des peuplades. Elle a serti le monde pour relier les tribus. Elle est l'instrument des échanges. L'auto lui rend sa royauté. Elle joint les cités à travers les campagnes. Elle est universelle, immuablement nécessaire à travers les formes changeantes du monde».

vía de circulación podía aplicarse indistintamente a una revista ilustrada o a una pintura mural.

Grand Route fue una ruta superlativa que en sus tres primeras portadas ofreció tres posibilidades diferentes de vías, fotografiadas todas por Germaine Krull. La primera gran ruta surgía limitada por postes e hilos de telégrafos y en cuyos márgenes crecían los campos y se levantaban los bosques, cual decorado que enmarca el paso del ferrocarril. Estas portadas asumieron concienzudamente la defensa e ilustración de la necesaria y pacífica inserción del humo y el hierro en la plácida campiña. «La route nationale est notre porte étroite» es una cita de Charles Péguy con la que se abría el sumario del cuarto número de *Grand Route*, el cual ya no contó con portada de Krull, sino que se hacía eco de tipografías constructivistas, sintéticamente más limpias y propagandísticamente más efectivas. Esa «puerta estrecha» no se refería literal y exclusivamente a las puertas de las casas y apartamentos de la arquitectura moderna, aunque no estaba fuera de lugar tal recordatorio dado el casi difícil deambular por los pasillos de las viviendas de Le Corbusier. Cabe pensar la cita de Péguy como la expresión coloquial utilizada para aludir a las dificultades por las que hay que atravesar en el particular camino de salvación y redención que cada uno se impone así mismo. Es de suponer que en esa segunda era maquinista, donde todo debía haber alcanzado ya la categoría de ruta internacional, todos los caminos lo eran de penitencia y abnegación y debían conducir a cada monje al retiro de su celda.

Las fotografías de Germaine Krull que abrieron los tres primeros números de la revista, por recurrir a metáforas e imágenes metaliterarias, se presentaron como la sinécdoque superlativa de las palabras tabú: vías y tren. Con su trabajo *Métal* (1929) la fotógrafa alemana había demostrado ser una de las grandes maestras en el manejo de los recursos técnicos fotográficos entre los modernólatras del metal de esas primeras décadas del siglo XX: marco de la ventana de un vagón para la primera portada; raíles en la segunda; y faro de un automóvil en la tercera. Sus fotografías fueron un surtido de des-

trezas mecánicas y ejemplos de puntos de vista, fragmentos y amputaciones de la carne metálica moderna. Convendría señalar aquí que esa tercera fotografía se insertaba con total naturalidad en una serie de fotografías que compartían el mismo asunto —el reflejo de un haz de luz, el del propio fotógrafo o el de un fumador de pipa en la superficie brillante del faro de un coche— y que aparecieron en esos mismos momentos. Al menos hay dos más; una de ellas fue tomada por Baudry, quien elocuentemente la tituló *Espejismos* y que fue publicada en el número 5 de la revista *Bifur* (30 abril 1930), donde también aparecieron numerosas fotografías de Krull y de Eli Lotar, así como de Tabard, de Noholy-Nagy y de Charles Scheler. De manera que coincidió en los quioscos con el tercer número de *Grand Route*. La tercera fotografía de un faro de un coche fue tomada por Alexander Rodchenko: *El chofer*, fechada en 1933 y con la que insistía en la imagen del artista como máquina de producir objetos artísticos al hacer que el humo corriera de su parte. La repetición de temas revelaba una po-



19. Baudry. *Espejismos*, en *Bifur*, num. 5, 30 abril 1930.

sible conexión personal, artística o comercial entre los artistas; de lo que no había duda era que las revistas ilustradas en las que aparecieron publicadas cumplieron su tarea de difundir imágenes recurrentes y clarificadoras del espíritu del momento.

Otros artistas se involucraron también en este proyecto publicitario de enmascaramiento ferroviario. Adolphe Meuron, más conocido como Cassandre, fue otro mago de los recursos artísticos y literarios, y como buen purista y pitagórico exaltó el lirismo de las matemáticas en sus carteles. Además, Cassandre fue el artista que creó la imagen de la portada de la revista *Nord-Magazine*, ya que la compañía se sirvió de los dibujos de un proyecto de cartel que para ellos realizó en 1927. Desde la propia revista también se le protegió artística y críticamente y le dedicaron diversos artículos —en junio y en diciembre de 1931— y dejaron que sus carteles-anuncios salpicaran a cada cierto tiempo sus páginas. Allí también aparecieron los de Fix-Masseau, entre otros, con el objeto de incitar al viaje y anunciar los destinos antes de que los lectores viajeros llegaran a ellos. Sección áurea, fría abstracción y reducción de los cuerpos a siluetas y formas geométricas fueron las cartas de presentación de Cassandre; la escuadra, el compás y la plomada constituyeron sus herramientas de trabajo. Con ellas trasladó y materializó en sus obras los principios estéticos del purismo y convirtió sus carteles en uno de los máximos exponentes y difusores de dicha doctrina. No fueron los carteles y los anuncios sus únicas vías de propaganda. En 1924 encargó la construcción de su casa a Auguste Perret, a quien exigió que se atuviera a los planos y directrices que él mismo le marcó; en la obra final la fachada resultó tan límpida como áurea. Se construyó una casa-manifiesto del mismo modo y con los mismos instrumentos con los que diseñaba sus carteles. Su lección constructiva y compositiva fueron válidas y estuvieron en primera línea de juego durante más de una década: «Tanto como la necesidad de orden y de calma que la trepidante vida moderna impone a los individuos, la matemática de las fachadas exigía para los interiores una atmósfera simplificada»⁶⁹.

⁶⁹ P. D'Ukerman. *L'Art dans la vie moderne*, París, Flammarion, [1937], p. 6: «Autant

Tampoco fue la única casa que Auguste Perret realizó para un artista que publicitaba viajes y sueños ferroviarios. En 1914 aceptó la obra de la casa parisina de Théo van Rysselberghe. Es esa ocasión, el propio Le Corbusier, reconociendo tanto el trabajo de su maestro como la importancia de la tarea de los cartelistas, en cuanto creadores de imágenes y mensajes sintetizados dirigidos a un público numeroso, se interesó vivamente en ese proyecto: «Me interesaba mucho conocer el proyecto de la casa Rysselberghe. Para mí es una cuestión muy importante: aquella donde descansa verdaderamente la base de nuestro modernismo»⁷⁰. Era en los carteles de viajes sin trenes donde el arquitecto vislumbró la posibilidad de ser moderno en su época, pues sus propuestas de viviendas resultaron vagones extrapolados de las vías e insertados en la ciudad. Los carteles fueron los modelos de conducta y las señales de la presencia maquillada de las máquinas.



20. Auguste Perret. Fachada de la casa de Cassandre. Versailles, 1924.

que la besoin d'ordre et de calme, qu'impose aux individus pour l'intimité de leur vie la trépidante existence moderne, la mathématique des façades exigeait pour les intérieurs une atmosphère simplifiée».

⁷⁰ Le Corbusier. *Lettres à Auguste Perret*, cit., p. 107: «Lettre du 11 juin 1914, de Le Corbusier à Auguste Perret: Ça m'intéressait très fort de connaître au moins les *plan* de l'hôtel Rysselberghe. C'est pour moi une question très importante, celle où gît vraiment la base de notre modernisme».

De nuevo se apelaba a la mitología pues, no en balde, Adolphe Jean-Marie Mouron adoptó el nombre de Cassandre probablemente en memoria de esa joven virgen que osó rechazar a Apolo. El dios, indignado, la castigó con el don de la adivinación pero con la desconfianza del pueblo cuando le comunicara sus vaticinios. Así funcionaban los carteles de Cassandre: eran predicciones del poder que poseían los ferrocarriles y del universo dominado por el objeto producido, vendido y consumido en serie. Contemporáneo suyo fue el crítico de arte y escritor Louis Chéronnet. Éste escribió para la revista no menos influyente de esos años finales de la década de 1920 y comienzo de los 1930, *Art et Décoration*, el artículo «L'affiche, idéogramme moderne», título que tomó prestado de la definición que el propio Jean Carlu dio de cartel. En su texto todo era exaltación del lirismo de las máquinas:

«Para ser un cartelista hoy no basta con ser un buen dibujante que se complace en las formas amables, o un colorista a quien la calle desencadena su paleta; se requiere ante todo ser un hombre sensible a este lirismo cotidiano, nacido de la máquina y de la producción. Del estándar, del cemento armado, del fonógrafo, de la aviación, del rápido europeo, del cine. Y hay que saber pedir a todas estas cosas una lección inmediata, estar dispuesto a renovarse completamente ante una novedad, un progreso, una evolución, a adaptarse en cada instante a una forma o una expresión nueva»⁷¹.

El arte publicitario de los carteles, hacía 1880, se había adentrado en la vía de la ensoñación romántica y la enumeración y recreación de los paraísos terrenales que se encontraban al final de los

⁷¹ Louis Chéronnet. «L'affichage, idéogramme moderne», *Art et Décoration*, tome LV, janvier à juin 1929, p. 161: «Pour être un affichiste aujourd'hui ne suffit plus d'être un bon dessinateur se complaisant en des formes aimables, ou un coloriste dont la rue a déchaîné la palette, il faut être avant tout un homme sensible à ce lyrisme quotidien, né de la machine, de la production Standard, du ciment armé, du phonographe, de l'aviation, du rapide européen, du cinéma. Et il faut savoir demander à toutes ces choses une leçon immédiate, être prêt à se renouveler complètement devant une invention, un progrès, une évolution, à se réadapter à chaque instant à une forme ou à une expression neuve».

trayectos ferroviarios. Gustave Fraipont, Hugo d'Alesi o Paul Berthon entre otros borraron las máquinas de vapor y tan sólo las insinuaban mediante delgados hilos de humo que recordaban a inciensos orientales y exhalaciones de perfumes primaverales. Los cartelistas se convirtieron desde temprana fecha, por necesidad y requerimiento fundamentalmente, en los poetas plásticos del ferrocarril e hicieron alarde de su maestría al desplegar numerosos recursos compositivos y pictóricos en sus creaciones. Las sinécdoques, metáforas y elipsis fueron las figuras poéticas dominantes que usaron en sus trabajos para hacer del viaje una ensoñación y apenas citar al medio de transporte. Para sacudirse de falsos mitos modernos y románticas melancolías, a partir de la década de 1920, desde los carteles ya no se hablaba tanto de locomotoras —fábricas de humo—, sino que el asunto se centró en las vías: vectores que representaban el desplazamiento y



21. Cassandre. Cartel para los Chemins de fer du Nord, 1927.

los cauces de la energía. Esta sinécdoque significó la victoria de los artistas como ingenieros sobre el tren porque, imbuidos en un proceso total de higienización, optaron por la imagen limpia y brillante del metal, la materia prima. Con Cassandre, ya a partir de 1925, se alcanzó una de las cotas más altas en la publicidad de los ferrocarriles; él configuró la moderna imagen del tren como parte y no ya como todo: la biela por la locomotora y el sifón por el vagón-restaurante. Apuntan los estudiosos de los carteles que antes de Cassandre los trenes no fueron retratados porque habían sido voluntariamente ignorados para ahorrar a los viajeros los ruidos de las ruedas y las nubes de vapor⁷².

Desde el momento en el que los contemporáneos de Cassandre lograron reducir el arte del cartel a la fórmula espritnouvista, el propio destino funcional de los carteles quedó señalado como arma de disuasión: «El cartel ya no es un cuadro, se ha convertido en una máquina de anunciar (*machine à annoncer*)»⁷³. Para educar en la eficacia de los trenes y en la desaparición de la carne por efecto de la velocidad, Cassandre osó volver directamente a la imagen ferroviaria pero ya trastrocada y sometida a la norma purista recomendada desde *L'Esprit Nouveau*. El soplo de higiénica precisión que emanaban sus carteles procedía de la recreación de la velocidad y de la sensación de desplazamiento que logró imprimir en sus locomotoras por un particular brillo lunar metálico, como hizo para las compañías Chemins de fer du Nord, London-Midland and Scotchish y CIWL entre 1927 y 1929. El resultado y el efecto de lo representado cumplía así con los requisitos que él pedía a un buen cartel: que fuera claro, conciso y preciso en su papel como medio de comunicación entre el comerciante y el público, pues el cartelista tan sólo actuaba como telegrafista, no elaboraba los mensajes sino que los transmitía⁷⁴.

⁷² Pierre Belvès. *Cents ans d'affiches des chemins de fer*. París, Éditions NT, La vie du rail, 1980, p. 15.

⁷³ G. Fabre, en el volumen sobre la publicidad de «L'art international d'aujourd'hui», 1929, cit. en cat. *A.M. Cassandre. Œuvres graphiques modernes, 1923-1939*, París, Bibliothèque National de France, 2005, p. 19: «L'affiche n'est plus un tableau mais devient une machine à annoncer».

⁷⁴ Jean Delhay. *Affiches et gravures Art Déco*. París, Flammarion, 1977, p. 6. También

Tan lejos se llevó esta fragmentación y reducción de los trenes que en los carteles se confundía el humo de la locomotora con el del cigarro del maquinista. Esta identificación y esta eliminación alcanzaron su máxima expresión en un cartel de Cassandre, el que hizo para la marca de tabaco americana Pacific. En él, los dedos de una mano, como guante de béisbol, sostienen un cigarrillo encendido al tiempo que la palma extendida sirve de telón de fondo al paquete de tabaco, en cuyo frontal se ve la imagen de la marca: Pacific, una locomotora humeante. Esa mano no tiene bien agarrada la máquina ni el raíl por el que circula, y no lo consigue porque ella misma ha dejado de ser humana. En esos tiempos de metamorfosis esa mano se presenta como un guante, una parte de un disfraz; o la mano seccionada de un cuerpo de caucho que al tomar conciencia de su ígnea naturaleza



22. Cassandre. Cartel para la marca de cigarrillos Pacific, 1935.

suelta el paquete antes de caer víctima de las llamas. Así fue como Cassandre ilustró la lección de que el testigo de la combustión pasaba a otras manos porque, aunque las locomotoras habían dejado de fumar, había que garantizar la producción.

Este traspaso de funciones entre locomotoras y fumadores que testimoniaba la publicidad no fue exclusivo de Francia ni América. En Alemania, en 1926, Bellak se apuntó a esta corriente con el cartel que hizo para la marca de cigarrillos Samum. Ahí la bulimia ferroviaria llegó a tal extremo que el propio nombre del tabaco conformaba el largo tren y la S inicial hacía las veces de locomotora humeante. Estaba claro, pues, que el humo en la segunda era maquinista ya no lo ponían los trenes sino los fumadores; las máquinas con los procesos de electrificación se modernizaban al tiempo que los hombres se maquinizaban.



23. Bellak. Cartel para los cigarrillos Samum, 1926.

3. Segunda edad de los metales.

El problema por resolver más importante de la arquitectura moderna, «en todos los países, desde 1924, era diseñar la casa ordinaria y corriente para hombres normales y corrientes»⁷⁵. Si para solucionarlo encontraron su referencia original en el diseño y la evolución de los vagones de los trenes, para transformarlos en casas de la desposesión llamaron a pintores, cartelistas, arquitectos y fotógrafos. *Nord Magazine* celebraba, en el número 1 del año 1930, el doble centenario del ferrocarril y del romanticismo con un artículo de Jehan de Villejean. Surgió un momento idóneo para reescribir la historia conjunta de ambos episodios y sellar definitivamente el origen artístico, estético y literario de los trenes. Con esta celebración se ponía de relieve que la misión del arte defendida desde el purismo y la abstracción racionalista era aunarse con la técnica. Le Corbusier lo declaró en 1937: el arte es la expresión máxima de la técnica; la técnica, una vez alcanzada su perfección, se hace arte. En su opinión, el arte quedaba supeditado a la técnica y lo definía como la materialización y encarnación de la belleza en formas y cuerpos mecánicamente perfectos.

Desde el primer momento de su formulación y aparición, se pretendió que el ferrocarril fuera equiparable con una obra de arte: por su origen, sus hacedores, sus recompensas, sus medios de publicidad, etc., porque era imagen de valores nuevos y cotidianos tales como confort, igualdad, dinero, mercancía y circulación. Villejean recordaba que del romanticismo los pioneros de los ferrocarriles tomaron la literatura, con sus grandilocuentes expresiones evocadoras de las más terroríficas sensaciones de miedo e inconmensurabilidad, las cuales sirvieron para bautizar a los trenes con nombres fabulosos. De modo que la poesía convirtió los trenes en monstruos que participaban al mismo tiempo de la bestia apocalíptica y de la magia demoníaca⁷⁶, tal y como ejemplificó Auguste Villier de l'Isle-Adams:

⁷⁵ Le Corbusier. «Temperatura (Prólogo a la 3ª ed. de *Vers une architecture*, 1er. janvier 1928)», en *Hacia una arquitectura*, cit., p. xv.

«Admirons le colosse au torride gosier
 Abreuvé d'eau bouillante et nourri de brasier,
 Cheval de fer que l'homme dompte!
 C'est un sombre coup d'œil lorsque, subitement,
 Le frein sur l'encolure, il s'ébranle en fumant
 Et part sur ses tringles de fonte.

Le centaure moqueur siffle aux défilés lointains
 Du vent, voix de l'espace où s'en vont nos destines!
 Le dragon semble avoir de ailes;
 Et, tout fier de porter les hommes dans son flanc,
 Il fait flotter sur eux son grand panache blanc
 Et son aigrette d'étincelles! [...]

C'est le monstre prévu dans les temps solennels;
 C'est un enfer qui roule au fond des noirs tunnels
 Avec sa pourpre et ses tonnerres;
 Et les rouges chauffeurs qui la nuit sont debout,
 Chacun sur la fournaise où sa chaudière bout,
 Semblent des démons ordinaires»⁷⁷.

Según Villejean, de las luchas de ambos fenómenos —el ferrocarril y el romanticismo— debía surgir, tanto en el ámbito de las ideas como en el de los hechos, un mundo nuevo⁷⁸: una raza, una cultura, un arte, un idioma universal y un nuevo sistema de medidas. Además, animaba a que continuase ese trabajo conjunto de los artistas con los ingenieros y las compañías ferroviarias, pues servía para mantener actualizado el valor universal de las leyes que regían el ferrocarril y porque ocuparse de los trenes era una fuente de ingredientes pintorescos para las manifestaciones modernas: «Alabemos los esfuerzos de los hombres nuevos que adoptan los viejos trenes en el renacimiento artístico de hoy. Amemos las estaciones que son granjas anglonormandas, sus puentes de cemento que configuran formas nuevas de

⁷⁶ Jehan de Villejean. «Romanticisme ferroviaire 1830-1930», *Nord Magazine*, 1er. janvier 1930, 3è. année, p. 9.

⁷⁷ Auguste Villiers de L'Isle-Adam. «Admirons le colosse...», *Premières poésies. Fragments*. (1866), en Jean-Paul Caracalla (ed.). *Petite anthologie de la poésie ferroviaire*, cit., pp. 33-34.

⁷⁸ Jehan de Villejean. «Romanticisme ferroviaire 1830-1930», cit., p. 11.

arquitectura, sus imágenes resplandecientes, sus flores y sus jardines»⁷⁹. El propio Villejean señaló que en el meollo y origen de este asunto ferroviario se encontraban Saint-Simon y Michel Chevalier; afirmaba que éstos se tomaron la cuestión de los ferrocarriles como algo más que un problema de tránsito y transporte de paquetes, pues vieron en ellos una institución universal y el arca de la alianza de la humanidad. En su artículo enumeraba lo que había ocurrido a lo largo de esos cien últimos años y así justificaba, de paso, la postura mantenida por muchos de los grupos artísticos de vanguardia de las primeras décadas del siglo XX: los artistas, al conducir artística y estéticamente la sociedad, se creían la encarnación de la idea de progreso.



24. Emmanuel Sougez. *Manteles*, 1935.

⁷⁹ Jehan de Villejean. «Romanticisme ferroviaire 1830-1930», cit., p. 9: «Saluons les efforts des hommes nouveaux qui adoptent le vieux chemin de fer à la renaissance artistique du jour. Aimons ses gares qui sont des cottages anglo-normands, ses ponts de béton qui créent des formes nouvelles d'architecture, ses images étincelantes, ses fleurs et ses gazons».

En una revista patrocinada y alimentada con dinero de procedencia ferroviaria como era *Nord Magazine* llama la atención que tan sólo haya una única mención al conde de Saint-Simon y a uno de sus más destacados discípulos. Si no es en los orígenes mismos del carácter de los ferrocarriles como arma de progreso humanitario, cabría preguntarse dónde estaban poniendo el acento los editores de *Nord-Magazine* en 1930, revista con la que además pretendían celebrar el centenario de la primera locomotora de vapor puesta al servicio del transporte de personas. El sansimonismo apareció en las páginas de esta publicación en un artículo que obviaba la casi obligada referencia a ellos como promotores y defensores del progreso industrial y el reparto equitativo mundial del mismo. En cambio, esto olvidado, se les citó en cuanto autores de literatura romántica ferroviaria que en 1831 fundaron el periódico *Le Globe* y lo convirtieron en el órgano oficial de la doctrina de Saint-Simon⁸⁰. Esto es, los citaban como propagandistas de la religión de los trenes, porque ellos elevaron «la transformación de los medios de transporte al nivel de un sistema filosófico y religioso»⁸¹.



25. Eli Lotar. *Engrase de una locomotora*, 1930.

⁸⁰ Jehan Villejean. «Romanticismo ferroviaire, 1830-1930», cit., p. 10.

⁸¹ Jehan Villejean. «Romanticismo ferroviaire, 1830-1930», cit., p. 10: «... élever la transformation des moyens de locomotion à la hauteur d'un système philosophique et religieux».

En el centenario del ferrocarril no dominó un romanticismo sublime sino que primó la sublimación del hierro, porque el mundo se había construido, se sostenía y lo ceñía el hierro y el acero de las vías: «La redondez de las calzadas es la exacta figura del mundo. Mundo definido por mojones kilométricos»⁸². Las fotografías de Germaine Krull, de René Zuber o de Emmanuel Sougez que aparecieron publicadas en *Nord Magazine* y *Grand Route* acudían a buscar su legítimo lugar y parentesco entre aquellos otros artistas de vanguardia reclamados por los propósitos publicitarios de las compañías ferroviarias al inicio de sus andaduras a mediados del siglo XIX. Estas dos revistas no fueron las únicas que exaltaron los beneficios que había aportado a la economía internacional el acero, sino que constituían un lugar común en la propaganda de la producción como principal garante del progreso. En Italia, y a propósito también de la celebración del primer centenario de los ferrocarriles italianos, en 1939, se publicó un libro cuya portada consistía en el fotomontaje de un ejército de locomotoras humeantes y donde una de ellas parecía incluso empuñar la bandera italiana. En sus páginas de presentación se daba cuenta de que el acero por el que circulaban esas máquinas enlazaba el planeta:

«La tierra está hoy surcada con el infinito lazo de acero, que enrolla como un gran paquete, como una densa red, el globo entero, uniendo, apresando entre sus estados, países, regiones, ciudades, pueblos de todas las razas, de todas las lenguas, de todas las costumbres. Lazo de acero que, al recorrer ríos, lagos, canales y llanuras; al penetrar profundamente en las vísceras de la tierra; al vencer y superar cada obstáculo que la naturaleza le coloca, lleva a todas las partes del mundo vida y progreso, difunde, con un paso continuo y sin descanso, la civilización en el mundo entero»⁸³.

⁸² Citado en la declaración de principios de la revista *Grand Route*, num. 1, mars 1930: «La rondeur des chaussées est l'exacte figure du monde. Monde défini par des bornes». Esta es la misma imagen de aquellos versos de 1862 de Prospero Enfantin que pensaban la tierra apresada, atada, unida y constreñida por una gran red de raíles y que, en definitiva, no era otra cosa que la imagen misma del logro del control absoluto del mundo por parte del hombre: cazar y domesticar técnicamente el planeta.

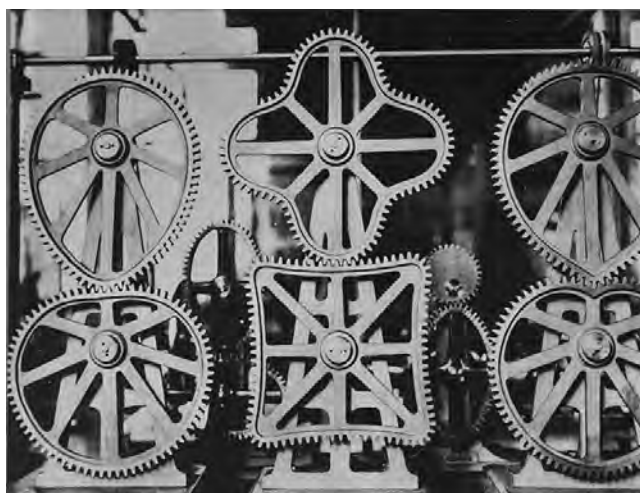
El metal en 1925 no era una novedad, era un problema de materias primas ya asimilado; de manera que resulta sospechoso el interés que el hierro suscitó a finales de la década de 1920 entre los fotógrafos y cineastas. La Torre Eiffel, postes telegráficos, aisladores de corriente eléctrica, etc., eran motivos comunes y recurrentes en las obras de estos artistas. Quizá se trataba de eso: todos eran objetos y mecanismos de control, de encauzamiento de la energía invisible y la garantía de su circulación. Del mismo modo que la gran máquina locomotora no aparecía en las fotografías y heliogramas que Baldus, Collard, Brisson y Le Secq hicieron para los álbumes de las distintas compañías ferroviarias francesas en la década de 1850-1860, en las de René Zuber, Germaine Krull, Pierre Boucher, Eli Lotar, etc., tampoco apareció el motor primero, sino su fragmento. Pero nadie ignoró entonces que fotografiaron y congelaron la esencia misma de la circulación, ya que el hierro y el acero habían continuado transformado el paisaje de manera pacífica y natural, tal y como se quiso que fuera en 1851: «Bosques de pilones rempazan a los árboles centenarios. Los altos hornos sustituyen a las colinas»⁸⁴.

La gran novedad de estos fotógrafos de la nueva objetividad, franceses y alemanes en su mayoría, fue, por un lado, los encuadres utilizados para apresar lo invisible, que aprendieron de los artistas rusos fundamentalmente: Alexander Rodchenko, Boris Kauffman y su hermano Dziga Vertov. Por otra parte, sus fotografías eran composiciones poetizadas de la producción y el trabajo sin dolor; eran las pruebas fotográficas del lirismo de la máquina defendido desde las

⁸³ Generale Enrico Monti. *Il primo secolo di vita delle Ferrovie Italiane. 1839-1939*. Florencia, Società Editrice Fiorentina, 1939-XVII, p. 13: «la terra, è oggi solcata dall'infinito nastro di acciaio che, avvolge come un immenso fascio, come una fitta rete, l'intero globo, legando, estringendo fra loro stati, region, città, Paese d'ogni razza, d'ogni lingua, d'ogni costume; nastro di acciaio che sorpassando fiumi, laghi, canali, pianure, che penetrano profondamente nelle viscere della terra, vincendo e superando ogni ostacolo che la natura frappone, porta ovvunque vita e progresso, diffonde, con una marcia continua senza sosta, la civiltà nel mondo entero».

⁸⁴ Florent Fels. «Prologue», en Germaine Krull. *Métal*, cit., s. p.: «Des forêts de pylônes remplacent les arbres séculaires. Les hauts fourneaux se substituent aux colines».

páginas de *L'Esprit Nouveau* primero y desde las de *Cahiers d'Art* después. Fueron la exaltación del objeto producido en serie y la de la belleza higiénica de los lugares y los productos de la industria; era la actualización ilustrada de la poesía de la industria que definió Kauffmann en 1853. Estos fotógrafos conformaron la segunda generación de artistas del hierro; ellos habían crecido familiarizados con las vías y las estaciones, los transatlánticos y los aviones. Baste recordar a este respecto algunos datos biográficos de Germaine Krull, que nació en 1897, en Wilda (Polonia) y su padre fue ingeniero de ferrocarriles. En 1925 se autorretrató con la cámara en una mano y con un cigarrillo en la otra, mientras ajustaba el objetivo y apretaba el obturador. Por entonces ella fotografiaba interiores de fábricas, puentes de hierro y sorprendía con sus espectaculares contrapicados de los entresijos de la Torre Eiffel. En sus fotografías, retratará máquinas o artefactos, el humo había desaparecido del producto resultante, pero no del proceso. Habían cambiado los emisores de humo: el humo ya no salía de las chimeneas de las calderas de las locomotoras, sino de la mano y de la boca de la fotógrafa como garantía de la producción. Los tiempos de la electricidad favorecieron que los artistas se apropiaran de la combustión de las máquinas; así, ellos se presentaban como complejas y precisas máquinas de fabricar arte.



26. Germaine Krull. *Engranajes, Métal*, 1929.

El fotógrafo Emmanuel Sougez, con *Manteles* (1935) y *Tres peras* (1954), y Pierre Boucher, con la *Hélice del Transatlántico Normandia* o *Ruedas de locomotora*, ambas de 1937, dieron también buena cuenta del proceso de ocultación de la producción industrial a la par que exaltaban la belleza de la serie en sí misma. Estos nietos del hierro y el vapor elevaron en sus fotografías el vértigo de bascular y el contrapicado experimentado en los vagones de tren a categoría estética con el fin de transformar ese vapor en obra de arte. Circulación, transición y evasión fue lo que comprobó Eric H. Burel en las fotografías del libro *Métal* de Krull, y así se lo hizo saber a los lectores de *Grand Route*:

«Crear lo bello, crear. Nosotros hoy lo podemos lograr con muchos más medios que nuestros padres. El siglo nos ofrece arcilla con la que amasar nuestra sed. Belleza. De ahí nace un arte de la máquina... He aquí modelado, dominado, el acero. El arte, salido de la pura inutilidad, el arte por el arte desdeñoso de las lógicas, después sometido a las estupideces de las decoraciones, de las florituras, finalmente acude hoy a la inexplicable belleza no querida primitiva... Entonces volvamos nuestros ojos, y volvamos también el ojo del objetivo, ¡oh Germaine Krull!, sobre estos largos caminos férreos, el raíl, estos hilos suspendidos a lo largo, en este ámbito secreto de las ondas. Levantemos los ojos hacia nuestra torre, la Torre Eiffel, la nueva Babel constructiva, juvenil claridad de las lenguas esperanto de hierro... Veamos el juego, el fuego de los talleres, el movimiento mundial de las turbinas, y prestemos nuestra oreja a los ruidos imperiosos, reales, alternados, de las corrientes, de los volantes... La exacta perfección de las piezas, una a la otra ajustadas, el juego peligroso del gas acelerado y la justa redondez de los engranajes: maravilla útil y sana, nueva belleza del tiempo. Única esperanza de otras virginidades. En esta aparición nueva, renovada, renaciente, naciente... sólo podemos encontrar la clave de las evasiones necesarias, evasiones fuera de confusión. Confusión; transición»⁸⁵.

⁸⁵ Eric H. Burel. «La confusion des arts», *Grand Route*, num. 3 mai 1930, pp. 71-74:

Al ocuparse de exaltar la fotogenia del metal, estos fotógrafos, consciente o inconscientemente, olvidaron que los raíles eran las cicatrices siempre abiertas, y sangrantes por su brillantez, de las batallas de los tiempos modernos industriales en la superficie de la tierra: «Habiéndose adquirido la electricidad, todo cambia y el paisaje puede transformarse. La ruta de hierro debe repararse de las ofensas y esta reparación es de gran importancia, puesto que se trata de *introducir*[la] *en la ciudad*. Al rasgar la electricidad el manto de hollín, los raíles lanzaran entonces su acero limpio sobre un tapiz de hierba o césped hasta el andén de la estación»⁸⁶. Esa resplandeciente belleza de las vías del tren de la que hacían gala los carteles de Cassandre existía y se mantenía gracias al continuo circular, gracias al pulimentado constante al que las ruedas de los trenes los sometían con su paso rutinario. Por lo tanto, la circulación resultaba imprescindible y necesaria para garantizar la belleza absoluta del metal:

«El raíl es una pista de hierro, son innumerables raíces que cubren la tierra. Es el lazo que une a los pueblos, puesto que no transporta sólo seres, sino ideas. Parece

«Créer le beau, créer. Nous le pouvons à présent par plus de moyens que nos pères. Le siècle nous offre de nouvelle argile où pétrir notre soif. Beauté. Voici qui naissent un art de la machine... Voici modelé, régi, l'acier. L'art, parti de la pure inutilité, l'art pour l'art, dédaigneux des logiques, puis soumis aux sottises des décorations, des floritures, enfin revient aujourd'hui à l'explicable beauté non voulu primitive... Alors jetons nos yeux, et jetons l'œil aussi de l'objectif, ô Germaine Krull! sur ces longues routes ferrées: le rail; sur ces fils appendus le long; dans ce domaine secret des ondes. Levons les yeux sur notre tour, la tour Eiffel, neuve Babel constructive, jeune clarté des langues, espéranto de fer... Voyons le jeu, le feu des ateliers, le roulement mondial des turbines, et prêtons notre oreille aux bruits impérieux, royaux, alternés, des courants, des volants... L'exacte perfection des pièces l'une à l'autre ajoutés, le jeu dangereux des gaz en nombre pressés, et la justesse, la rondeur des engrenages: merveille utile et saine, neuve beauté du temps. Seul espoir d'autres virginités. Dans ce jaillissement nouveau, renouveau, renaissant, naissant... nous pouvons seulement trouver la clef d'évasions nécessaires, d'évasions hors de confusions. Confusion: transition».

⁸⁶ Le Corbusier. *Sur les quatre routes*, cit., p. 112: «L'électricité étant acquise, tout change et le paysage peut être transformé. La route de fer se doit de réparer ses offenses et cette réparation est d'importance puisqu'il s'agit d'*introduire à la cité*. L'électricité déchirant le manteau de suie, les rails, désormais, traceront leur acier poli dans un tapis d'herbe ou de gazon, jusqu'au quai de la gare» [Trad. en *Por las cuatro rutas*, cit., p. 85].

no tener fin, ni en el espacio ni en el tiempo; cuando se detiene, vuelve a comenzar. El raíl no simboliza solamente la fuerza moral. Simboliza la belleza puesto que su materia es bella. ¡Qué hay más conmovedor que estas líneas luminosas bajo el sol o la luna que atraviesan sin fin los valles y las montañas de todos los países!»⁸⁷.

La iconografía decimonónica ferroviaria no tuvo espacio en *Nord Magazine* y *Grand Route*. Estaba decidido que había llegado el momento de la redención de las locomotoras y se iniciaba una nueva etapa derivada de la electrificación de las líneas ferroviarias. Los vagones dejaron de ser aquella casa del terror, como cuando atravesaban



27. Germaine Krull. *Autorretrato*, 1924.

⁸⁷ Vestier. «Les Arts», cit., p. 41: «Le rail c'est une piste de fer, ce sont des racines innombrables qui couvrent la terre. C'est le trait-d'union entre les peuples car il transporte non seulement des êtres, mais des idées. Il semble ne pas avoir de fin, ni dans l'espace, ni dans le temps, quand il s'arrête, il recommence. Le rail symbolise par conséquent non seulement la force morale. Il symbolise la beauté car sa matière est belle. Quoi de plus émouvant que ces lignes lumineuses sous le soleil ou sous la lune qui traversent sans fin les vallées comme les montagnes de tous les pays!».

montañas y túneles, para convertirse en fábricas de viento cuyo poder resultaba proporcional a su velocidad. El logro de estas revistas en particular, y del purismo en general, fue desterrar el humo como huella del tránsito de los trenes; la marca de la circulación fue a partir de ese momento la ráfaga de viento invisible que levantaban con su paso, consecuencia de su velocidad: «Todo es velocidad. Olvidaban contar con la cuarta dimensión. El universo fue falseado por gente sin prisa. Pero desde los excesos de la velocidad, siempre ha habido viento en la gran ruta. No ya sólo la brisa que mueve los álamos; sino el viento, el verdadero viento de lo nuevo»⁸⁸. Al paso del tren todo se agitaba por la velocidad; ya no era el soplo del dios Céfiro, sino el de la técnica.

«Estamos en el siglo de la velocidad; aquella que antaño fue un lujo, se ha convertido en una necesidad de los tiempos modernos»⁸⁹. La conquista de la velocidad chocaba con la añoranza de aquellos tiempos en los que el viajero sabía que dejaba una huella, más o menos profunda, de su paso por el mundo. Con la velocidad todo estaba condenado a desaparecer al instante, todo era fugaz y efímero. De esta experiencia dio cuenta el viajero y escritor Valéry Larbaud, en julio de 1930, en un artículo publicado en *Grand Route*. Se titulaba «La lenteur» y se lo dedicó a su amigo e insaciable viajero Paul Morand, en reconocimiento de su libro *Éloge de la vitesse*, publicado a finales de 1929. Este artículo fue un homenaje a los viajes en tren, a esa edad de oro perdida en el momento en el que el ferrocarril, deseoso de ganar libertad, saltó de las vías a la carretera, se transformó en coche, congestionó las vías terrestres e hizo de las autopistas nacionales caminos tan transitados como las calles de los suburbios: «Se empieza

⁸⁸ s.n. «Avant-propos», *Grand Route*, num. 1, mars 1930, s. p.: «Tout est vitesse. On oubliait de compter avec la quatrième dimension. L'univers était faussé par des gens pas pressés. Mais depuis les excès de vitesse, il y a toujours du vent sur la Grand Route. Plus seulement la brise née des peupliers: le vent, le vrai vent des nouveaux».

⁸⁹ Olivier Quéant. «Chronique maritime. L'Aristocratie de la vitesse...», *Nord Magazine*, num. 57, septembre 1932, 5^e. année, p. 47: «Nous sommes bien aussi au siècle de la vitesse, qui, de luxe qu'elle était jadis, est devenue une nécessité de temps en temps modernes».

a estar hastiado de los placeres del coche, que se ha hecho tan habitual y lo posee todo el mundo. Además hay que contar con la fatiga física. Los órganos no logran acomodarse a este ajetreo, por buena que sea la carretera o la carrocería»⁹⁰. Larbaud acababa su reflexión sobre la velocidad afirmando que el hombre moderno se había convertido en el esclavo de su propia conquista. La reconocía como un bien común, democráticamente repartido, pero que acudía cuando no se la llamaba e interrumpía el deleite del tiempo de ocio. La lentitud en general, y la de los vagones de los trenes de vapor en particular, concluía Larbaud, estaba llamada a convertirse progresivamente en una mercancía rara y preciosa. Para él, el lujo ya no era la velocidad sino el sosiego. Bien sabían estos asiduos viajeros lo que eran los trenes: eran el escenario de la vida moderna, donde transcurrían las historias de *Ouvert la nuit* (1921), de Paul Morand; o los crímenes de Agatha Christie. Desde las páginas de *Nord Magazine*, y ya sin sorpresas, llegaron a la misma conclusión: «El ferrocarril podía pasar por ser uno de los últimos refugios de lo romántico en la vida moderna; no es extraño que continúe inspirando a los novelistas... el “tren-personaje” ya no es tan común; en cambio, el “tren-decorado” es una fuente inagotable de situaciones sorprendentes o patéticas, de encuentros interesantes, de anotaciones agudas e ingeniosas»⁹¹. Por supuesto, no olvidaron mencionar las aventuras y leyendas ferroviarias que había posibilitado el Orient Express a la pluma de Maurice Dekobra.

Larbaud escribió en 1926 un libro de memorias que tituló *Mon itinéraire (1881-1926)*, esto es, repasó su vida como si de una hoja de ruta se tratara. En el prefacio confesaba haber prescindido de las

⁹⁰ Valéry Larbaud. «La Lenteur», *Grand Route*, num. 5, juillet 1930, p. 6: «Et on commence à être blasé sur les plaisirs de la voiture, devenus trop de tous les jours et de tout le monde. Il faut compter aussi avec la fatigue physique. Les organes s'accommodent mal de ce timballement, si bonne soit la route, si parfaite soit la carrosserie».

⁹¹ «Les lettres et le rail», *Nord Magazine*, num 36, décembre 1930, 3è. année. Numéro spécial: Chemin de fer. «Le chemin de fer pouvait ainsi passer par l'un des derniers refuges du romanesque dans la vie moderne, il n'est pas étonnant qu'ils continuent à inspirer les romanciers... le “train-personnage” est devenu relativement rare, mais le “train décor” est une source inépuisable de situations frappantes ou pathétiques, de rencontres intéressantes, de notations fines et ingénieuses».

anotaciones personales para dedicarse a la enumeración de las residencias, las excursiones, los viajes y los trayectos que habían jalonado su vida hasta aquel momento. Escribió sus recuerdos como si se tratara de una guía de trenes, con paradas y apeaderos, túneles y puentes; y los títulos de sus libros así lo confirmaban: *Le vagabonde sédentaire*, *Le vain travail de voir divers pays*, *Pages arrachés à mon journal: Venise-Trieste*. Mientras, su amigo Paul Morand realizaba los viajes que Larbaud nunca haría y se ocupó de que sus libros fueran inventarios ingenuos de las maravillas del mundo⁹²: *Flèche d'Orient* (1925), *Le voyage* (1925), *New York* (1928), *Londres* (1933), *Venises* (1971). La literatura de trenes encontró su definición en las palabras de Morand, un siglo después de su aparición: son libros de maravillas por favorecer ensoñaciones imposibles y describir paisajes, hombres, animales, flores y monumentos de un mundo visto a través del cristal del vagón. Curiosamente libros de maravillas y de ciencia ficción fueron los que leyeron en su tierna y enfermiza infancia tanto Valéry Larbaud como Giorgio de Chirico: los monstruos antediluvianos de Louis Figuier se mezclaban en su mente con las descripciones de instrumentos técnicos y nuevos medios de transporte, con volcanes, con experimentos de química doméstica y con los héroes de Julio Verne. La literatura y la pintura de trenes, la que no se sometía a procesos de cura ni a cambios de velocidad, nacieron de la ingesta de estas curiosidades y batiburrillos pseudocientíficos.

Resulta evidente que los mensajes lanzados por *Grand Route* y *Nord Magazine* se mezclaban y confundían porque, además de compartir la misma ideología purista de fondo, colaborar en la formulación y publicidad del nuevo orden del mundo y enseñar a vivir en él, se valieron del vocabulario y de la iconografía característica de su momento. Y éstos eran la retórica espritnouvista y las herramientas de trabajo de Cassandre, instrumentos todos ellos de medición, dirección y orden con los que poder llevar a cabo la tarea de organizar el mundo. Para que no quedaran dudas de esas tareas de bricolaje dis-

⁹² Paul Morand. «Céleste Julie», en *L'Europe galante*. París, Grasset, 1925, p. 80.

frazadas de tecnicismo que se llevaron a cabo en los años veinte, en 1922 apareció la revista *Manomètre* (1922-1928). Con este nombre como gancho pretendieron medir el pensamiento y la presión de los espíritus y poner la técnica al servicio de la imaginación creadora, la cual, según sus fundadores y colaboradores, debía tomar el poder político y moral. Las evocaciones surrealistas, incluso anteriores a la publicación del *Primer manifiesto del surrealismo* de André Breton son más que evidentes:

«No filosofar, sino vivir... La fuerza invencible del hombre se nos ha aparecido claramente hoy. En los rascacielos de Nueva York, los viaductos engullidores de montañas, las locomotoras-huracanes que atraviesan las planicies, los puentes suspendidos sobre las aguas, los rayos X, sondeadores de las entrañas humanas. En resumen, en todo lo que equivale a una victoria sobre las obras de Dios. ¿Qué valor tendrá nuestra vida si durante nuestra existencia no podemos añadir al mundo algo? Después de los inmensos bloques de piedras de las pirámides, después de la escultura griega y de las torres del gótico que se alzan a la caza del cielo, el hombre se encuentra de nuevo ante su creador. Detrás de él, los caminos tortuosos recorridos se desmoronan. Y existe el irresistible deseo de crear en el ámbito cerebral y muscular... No queremos componer. Esto es todo. Nuestra época es la de la construcción... De este modo, [el hombre práctico] será capaz de extraer de él mismo la unidad nueva en el mundo de ruinas: la arquitectura de la Fuerza y del Espíritu»⁹³.

⁹³ Ludwig Kassak. «Bildarkitektur», *Manomètre*, num. 3, mars 1923, pp. 35-37: «Non pas philosopher mais vivre... Aujourd'hui seulement la force invincible de l'homme nous est apparue clairement. Dans les gratte-ciels de New-York, les viaduc avaleurs des montagnes, les locomotives-ouragans qui traversent les plaines, les ponts suspendus sur les eaux, les rayons X, sondeurs des entrailles humaines. Bref, dans tout ce qui équivaut à une victoire sur les œuvres de Dieu. Quelle valeur aurait notre vie, si par notre existence nous ne pouvions ajouter au monde quelque chose. Après les immenses monceaux de pierres des pyramides, après la sculpture grecque et les tours du gothique qui montent à l'assaut du ciel, l'homme se trouve de nouveau devant son créateur. Derrière lui, les chemins tortueux parcourus sont effondrés. Et il y a le désir irrésistible de créer dans le domaine cérébral et musculaire... Nous ne voulons pas composer. Tout simplement. Notre époque est celle

Nada nuevo que no se hubiera oído hacía años transmitían estas frases de *Manomètre*. La huella humana que estos querían dejar sobre la naturaleza ya había sido exaltada por los defensores de la técnica y la ciencia positiva cuando reconocieron que el progreso técnico colocaba al hombre al mismo nivel que Dios, pues le posibilitaba intervenir directamente en el mundo para organizarlo de acuerdo a los instrumentos y las leyes industriales. Por otro lado, la divisa de querer establecer un orden nuevo en el mundo surgido de las fábricas, de sus sistemas de producción y que dicho mundo fuera habitado por los hombres que allí trabajaban era un propósito compartido por los grupos artísticos de las primeras décadas del siglo XX y defendido como necesario:

«Tan sólo hay orden en el mundo material cuando las instituciones y las costumbres se adaptan a las necesidades de los individuos. Se requiere definir las leyes de las sociedades colectivas surgidas de la revolución del caballo-vapor. Es preciso ofrecer las instituciones adecuadas, los instrumentos necesarios, las ciudades y las casas. Hay que elegir entre gobernar a la máquina o ser atropellado por ella. Es necesario definir una ética de las costumbres del mundo moderno»⁹⁴.

Si quedaba alguna duda de las contaminaciones espritnouvistas⁹⁵ de *Grand Route* nada más evidente que el párrafo con el que se abría el artículo ahora citado: «El mundo es nuevo. La revolución in-

de la constructivité... Ainsi, il [l'homme pratique] sera capable de tirer de lui-même, l'unité nouvelle dans le monde tombé en ruines: l'architecture de la Force et de l'Esprit».

⁹⁴ Philippe Lamour. «Ordre du jour: De l'air», cit., pp. 6-7: «Il n'y a d'ordre dans le monde matériel que lorsque les institutions et les mœurs sont adaptées aux besoins et aux nécessités des individus. Il faut définir les lois des sociétés collectives issues de la révolution du cheval-vapeur. Il faut leur donner des institutions adéquates, les instruments nécessaires, les villes et les maisons. Il faut choisir de gouverner la machine ou d'être écrasé par elle. Il faut définir une éthique des mœurs du monde moderne».

⁹⁵ Uno de los principios rectores de *L'Esprit Nouveau*, tal y como sus fundadores lo hicieron saber en el artículo-programa «Domaine de *L'Esprit Nouveau*», publicado en el número 1 de la revista, octubre 1920, decía lo siguiente: «Nuestra revista de estética desbordará indiscutiblemente los marcos tradicionales y se anexionará todos

dustrial lo ha transformado. Todo está por hacer. La imaginación es un producto de primera necesidad. La energía pide uso. Una inmensa juventud recorre los continentes»⁹⁶. Ése era el problema que siempre se planteaba desde *L'Esprit Nouveau* pero nunca se resolvía y donde, unos por otros, siempre quedaba la casa por hacer, por concebir: «El estado de espíritu para construir la casa en serie; el estado de espíritu para vivir en la casa en serie; el estado de espíritu para concebir casas en serie. Todo está por hacer, nada está preparado»⁹⁷. En *Grand'Route*, y todavía buscando la definición de la casa moderna, apareció el artículo-mandamiento de Le Corbusier y Pierre Jeanneret: «Analyse des éléments fondamentaux du problème de la maison “minimum”». Ahí expusieron las directrices exactas de cómo y dónde había que vivir en esos voluptuosos aunque anémicos nuevos tiempos que había abierto la era de la máquina.

Además de la cuestión de la casa tipo mínima, en esos tiempos en que se imponía el establecimiento del nuevo orden planetario, otro de los problemas fundamentales que debía resolverse en los CIAM fue el del urbanismo. Se trataba de organizar el territorio, rentabilizarlo y desarrollarlo del mismo modo y con la misma visión de progreso que, durante el siglo XIX, tuvieron los ingenieros al disponer las estaciones y extender los tentáculos férreos de una ciudad a otra. En el Programa del I CIAM (1928), cuando abordaron la cuestión de definir el urbanismo, no olvidaron tampoco que a la cultura moral le correspondía una apropiada cultura física, tal y como se venía abogando desde comienzos del siglo: «14. El urbanismo deberá, en cualquier circunstancia, dejar constancia del deporte (higiene,

los ámbitos donde se revelan tendencias que tienen importancia considerable en la vida moderna», en Ozenfant y Le Corbusier. «Ámbito de *L'Esprit Nouveau*», cit., cit., p. 48.

⁹⁶ Philippe Lamour. «Ordre du jour: De l'air», cit., p. 3: «Le monde est neuf. La révolution industrielle l'a transformé. Tout est à faire. L'imagination est un produit de première nécessité. L'énergie demande emploi. Une immense jeunesse parcourt les continents».

⁹⁷ Le Corbusier-Saugnier. «Esthétique de l'ingénieur. Maisons en série», *L'Esprit Nouveau*, num 13, décembre 1921, p. 1530: «L'état d'esprit de construire des maisons en série, l'état d'esprit d'habiter des maisons en série, l'état d'esprit de concevoir des maisons en série. Tout est à faire, rien n'est prêt».

recuperación de las fuerzas nerviosas, etc.) permitiendo que el deporte se pueda *practicar cerca de la propia casa*⁹⁸. Tan cerca de las casas quisieron ubicar los centros deportivos que entre la aristocracia adinerada y los excéntricos esnobs proliferó la moda de reservar una parte considerable de sus villas a la instalación de un gimnasio privado: «[esta era de la construcción] traerá los medios para una vida nueva, en la que los grandes protagonistas serán el sol, la naturaleza, la cultura del cuerpo y la cultura del espíritu... Vida nueva e, imaginenla, vida de esplendor y de belleza física e intelectual»⁹⁹. Al ejemplo de la Villa Noailles hay que añadir el prototipo de gimnasio que René Herbst diseñó para la sección «La casa del hombre» de la Exposición



28. Charlotte Perriand, Pierre Jeanneret y Le Corbusier. Modelo de despacho. Exposición «La casa del hombre», Bruselas, 1935. Al fondo: gimnasio diseñado por René Herbst, con paneles de Fernand Léger.

⁹⁸ Programme du I CIAM: «14. L'urbanisme devra en toutes circonstances, faire état du sport (hygiène, récupération des forces nerveuses, etc.) en permettant que le sport puisse *se réaliser à proximité même de la maison*».

⁹⁹ Le Corbusier. «Destin de la peinture», en *La querelle du Réalisme*. Serge Fauchereau (ed.). París, Éditions Cercle d'Art, 1987, p. 114: «[cette ère de construction] elle apportera les moyens d'une vie nouvelle où les grands facteurs en jeu seront le soleil, la nature, la culture du corps, la culture de l'esprit... Vie nouvelle et, imaginez-le, vie de splendeur et de beauté physique et intellectuelle».

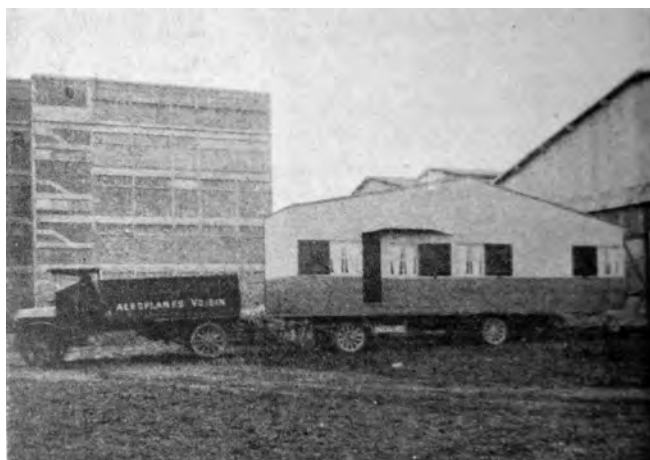
Internacional de Bruselas de 1935 y cuya decoración se completaba con pinturas murales de Fernand Léger; o como la «Casa para un deportista» que, para la Exposición de la construcción de Berlín de 1931, diseñó Marcel Breuer.

Lo que el deporte tenía de moderno era precisamente la velocidad y la precisión conquistadas en su ejecución por una disciplinada práctica; y éstas fueron además algunas de las razones por las que se veneraba cualquier exhibición deportiva. Ésa es la conclusión a la que llegó Philippe Soupault cuando escribió el artículo «Sport et Cie. », para el número 1 de la revista *Bifur* (25 de mayo de 1929). Soupault profetizó un mundo completamente deportivo, entregado a las estadísticas de las carreras, los nombres de los atletas, el pedigree de los perros y los récords de los participantes. Además, alertó de que el propio lenguaje deportivo había sobrepasado los límites de los gimnasios y estadios, y que tanto su vocabulario como numerosas expresiones ya formaban parte del léxico cotidiano.

Su estupefacción respondía al hecho de que el lenguaje deportivo, como lenguaje vinculado a una manifestación de velocidad, se había convertido en uno de esos lenguajes universales que permitían la fraternidad entre los hombres, como el lenguaje del dinero, el del trabajo o el artístico. El aspecto moderno del deporte, según Soupault, residía en la velocidad de su ejecución y en la capacidad para convocar al público en masa. La masa se reunía, se apelotonaba y se divertía con estas nuevas actividades burguesas de las que no obtenía nada salvo el hecho de la exhibición y la mezcla: los martes por la noche, en el *Cirque d'hiver*, combates de boxeo; carreras de caballos en Longchamp; *meeting* de aviación, etc. La gente corría y se apresuraba para llegar al hipódromo; pero tan cortas eran las carreras, tan pocos minutos duraban los asaltos o tan rápidas las exhibiciones de los biplanos, que al final no veían nada. Entonces, ver y conocer equivalían a acudir y oír todo tipo de comentarios, a utilizar un idioma contaminado con las expresiones deportivas y a rematar la jornada dominical o festiva en un *buffet* o una *brasserie* con un buen almuerzo. Lo que

Soupault apuntaba en 1929 ya se había comprobado en 1870, en las escenas de carreras de caballos pintadas por Degas o Manet, y en los concursos de regatas en el Sena de Monet y Sisley. No había nada nuevo en el pretendido comportamiento moderno de esta burguesía de los años veinte y treinta. La única diferencia visible se debía a una cuestión de intensidad, en el entusiasmo del público, que era proporcional al aumento de la velocidad comprobada en cada práctica deportiva. Se trataba de aquella velocidad que Richard Brettell determinó como uno de los rasgos distintivos de la sociedad francesa y que fue recreada en la pintura y la literatura de la segunda mitad del siglo XIX.

El urbanismo y la arquitectura fueron los dos caballos de batalla de los CIAM y en sus reuniones se ocuparon de establecer los límites de cada uno de ellos. Era una cuestión confusa ya en origen y el propio Le Corbusier no dejó de enredar al crear un marasmo de términos y nociones: «El núcleo inicial del urbanismo es una célula de habitación (una vivienda) y su inserción en un grupo que forme una unidad de habitación de tamaño eficaz»¹⁰⁰. Si una casa es un vagón,



29. Detalle del anuncio de las casas Voisin que aparecía en *L'Esprit Nouveau*.

¹⁰⁰ Le Corbusier. *La Charte d'Attiènes. Suivi de Entretiens avec les étudiants d'Architecture*, cit., p. 110: «Le noyau initial de l'urbanisme est une cellule d'habitation (un logis)

una ciudad es un tren completo, construida precisamente atendiendo a las leyes de fabricación de vagones, coches y aviones¹⁰¹. Estos dicámenes no debían sorprender a nadie, ni viajero ni lector de revistas de variedades modernas, porque ya en los años veinte, en las páginas de *L'Esprit Nouveau*, las industrias Voisin publicitaban que construían al mismo tiempo aeroplanos, coches y casas tipo. Y Voisin, casi diez años más tarde, seguía vendiendo sus coches desde las páginas de *Nord-Magazine*. Éste era un buen ejemplo de la continuidad de imágenes y discursos a lo largo de esas décadas con el firme propósito de educar el ojo y el espíritu de sus lectores.

Le Corbusier sabía que sus proyectos arquitectónicos, estéticos y constructivos podían ser viables si se valía de los medios materiales y recursos del momento —hormigón armado fundamentalmente—. Pero reconocía que lo que verdaderamente urgía era convencer de la necesidad de dicho proyecto, de ahí la labor de proselitismo desde tantas páginas de revistas de arte, de viajes y variedades. «Le Corbusier es el profeta de la estandarización a ultranza», grandilocuente y siniestramente sentenció Christian Zervos en el número 1 de su revista *Cahiers d'Art*, en enero de 1926.

Hacer casas como celdas y enseñar a vivir en unidades mínimas de habitación era la misión que los arquitectos se impusieron en los CIAM. André Lurçat, que colaboró con *Grand Route* y fue miembro destacado de los CIAM, entendía que la arquitectura era el conjunto de las formas exactas y tangibles de la vida de una sociedad, y que el urbanismo moderno debía encargarse de la organización completa del mundo con el propósito de facilitar la vida material de las sociedades. Resulta un despropósito que fueran los propios arquitectos

et son insertion dans un groupe formant une unité d'habitation de grandeur efficace» [Trad. en *Principios de Urbanismo. La Carta de Atenas*, Barcelona, Editorial Ariel, 1973, p. 132].

¹⁰¹ Tal y como constató Fernand Léger durante su viaje a Nueva York; afirmación y deseo que también fueron compartidos por Robert Mallet-Stevens: «Les maisons de rapport, les édifices publics, les habitations ouvrières, les plus riches villas seront dans l'avenir conçus avec le même esprit que les usines», cit. en Laurence Benaïm. *Marie Laure de Noailles. La vicomtesse du bizarre*, cit., p. 161.

quienes hablasen de vida material en un momento en el que trabajaban para eliminar precisamente esa materialidad cotidiana. El trabajo de estos arquitectos y diseñadores se tradujo en liposucciones ornamentales, encalados murales y anestias emocionales con el propósito de establecer las vías de circulación de los nuevos valores abstractos sin obstáculo alguno, con le objeto de suscitar emociones estándares, predeterminadas y controlables.

En la noción de urbanismo se unía la de circulación y el modelo de red de comunicación-distribución. Los mapas y los planos de las nuevas ciudades los vio claramente Le Corbusier desde las ventanas de los aviones: el urbanismo se le presentaba como la gran huella de la organización total del mundo. El ojo luminoso de la locomotora había sido substituido por el ojo censor del avión: «El cerebro con el que nos ha equipado la vista de pájaro, el ojo que mira con espanto los lugares que habitamos, las ciudades donde nos ha tocado vivir. El espectáculo es espantoso, conmovedor. El ojo del avión nos ofrece



30. Honoré de Daumier. *Propietarios y rentistas*: «Hay que distribuir aquí tres habitaciones y una cocina», en *Le Charivari*, 15 septiembre 1865.

un espectáculo de desmoronamiento»¹⁰². Convertido en un ojo vigía y acusador que le lleva a decir que «el avión acusa», éste ya no era un medio de transporte de placer sino político y de guerra, desde donde contemplar la terribilidad del mundo: «El ojo del avión no tiene piedad. Esta vez disponemos de la prueba registrada de la realidad. ¡Qué cosa tan terrible!»¹⁰³. Le Corbusier había abonado su propio terreno, desdeñando los ferrocarriles por su incitación a la melancólica ensoñación.

4. Máquinas de guerra.

En las páginas de *Grand Route* pocas fotografías de vías, de vagones, de postes o de faros aparecieron. Cabe destacar que aquellas que fueron seleccionadas eran nocturnas, pues era en la noche donde las transacciones se hacen invisibles y hay menos ojos que vigilan; y era también en la noche donde el viajero podía sentirse solo y necesitar un compañero de viaje. *Nord Magazine* y *Grand Route* advirtieron los misterios que había en esas actividades nocturnas, casi depredadoras, a las que se entregaban las locomotoras y los automóviles. El tren era una máquina insaciable de movimiento, como bien constató Guillaume Apollinaire en su relato *Trenes de guerra*¹⁰⁴, con el que ilustró cómica y trágicamente lo que denominaba «excesos de la ciencia». Un simple ferrocarril, lugar común de la literatura desde que los trenes se pusieron en marcha, partía de París en tiempos de batallas y asedios. Se trataba de un relato breve sobre trenes de guerra y carne de cañón donde fueron los viajeros quienes acabaron encargándose de mantener en continuo movimiento el tren. Era el calor que desprendían los cuerpos humanos, transformado en energía y

¹⁰² Le Corbusier. *Aircraft*, cit., s. p.: «Le cerveau dont la vue d'oiseau nous a équipés, l'œil qui regarde avec effarement, les endroits que nous habitons, les villes où il est notre lot d'exister. Et le spectacle est effrayant, bouleversant. L'œil de l'avion nous livre un spectacle d'effondrement».

¹⁰³ Le Corbusier. *Aircraft*, cit., s. p.: «L'œil de l'avion est sans pitié. Cette fois nous disposons de la preuve enregistrée de la réalité. Quelle chose épouvantable!».

¹⁰⁴ Guillaume Apollinaire. «Trenes de guerra», en *El tejido invisible y otras raras invenciones*, Madrid, Minúscula- Letra Celeste, 2000.

conducida hasta la sala de máquinas mediante un hilo conductor que enlazaba a todos los viajeros por el cuello, el que aseguraba la circulación del convoy por todo el planeta: «A juzgar por los paisajes que vemos por las ventanillas, hemos recorrido ya varias regiones de Europa: Francia, Suiza, Italia, incluso España...». La espeluznante verosimilitud del relato se debía a la existencia de una red de vías que encorsetaban el continente y cuya construcción cien años antes se había tachado de sueño utópico. En 1913, en cambio, aquellos viajeros unidos por un collar metálico eran testigos de la insospechada posibilidad de vivir en un vagón con ventanas longitudinales a un lado y un largo pasillo de distribución al otro. La literatura, a la par que la arquitectura, demostraba que la casa era un vagón y viceversa.

No mal ambientado estaba el relato de Apollinaire, pues uno de los últimos momentos en que se vieron los trenes en su máxima expresión decimonónica fue durante la Primera Guerra Mundial.



31. Gino Severini. *Tren Blindado*, 1915.

Esos años marcaron el punto de inflexión para la visibilidad de los trenes y los presentaron nítidamente como máquinas de hacer la guerra. El campo de batalla fue el escenario donde los trenes representaron el papel de la mayor arma jamás pensada: a su incesante estado de circulación unían el carácter de vehículo blindado e indestructible. Desde el arte y durante la guerra se convirtieron los trenes en amenazantes armas en movimiento y, una vez terminada la contienda, los propios artistas se encargaron de su diseño y evolución tanto como de su desaparición. Se ocuparon de reinsertar el hierro y el acero en la vida diaria, rehabilitándolos, exaltándolos, como material de construcción imperecedero tras haber constituido el cuerpo y el alma de tanques y fusiles. Tal fue el alegato a favor del hierro que lanzó Florent Fels en el prólogo para el libro de fotografías *Métal* de Germaine Krull. La guerra les había enseñado de qué eran capaces los trenes; y, en este sentido, el pintor Gino Severini, templando las exageradas gesticulaciones futuristas y tomando conciencia de los trenes como protagonistas necesarios de la guerra, realizó su serie de trenes de guerra en el año 1915, en Igny, a las afueras de París.

Tren blindado, La Guerra, Cañones en acción y El tren de la Cruz Roja fueron algunos de los cuadros que Severini pintó entonces. En ellos sus trenes camuflaban sus esqueletos férreos gracias a las nuevas funciones que habían asumido. Si la guerra significó la movilización total y la convulsión material y económica de las naciones y de su potencial humano, ahí Severini reveló que los trenes podían poner en tela de juicio hasta los más enraizados valores de estabilidad y fijeza. Severini insufló movimiento y puso en circulación una trinchera y un hospital, de manera que la guerra tomaba otro cariz con los ferrocarriles porque se podía, a la vez, matar y curar en movimiento y en cualquier punto del continente. Era la circulación inherente a los trenes quien les confería su poder destructor, y así Severini hizo del tren una *machine à tuer* y una *machine à guérir*.

Los cuadros que pintó en esos años los expuso en enero de 1916 en la Galería Boutet de Monvel bajo el título: *Primera exposición*

futurista de arte de guerra. Ésta, al año siguiente, se vio en la galería neoyorquina 291 de Alfred Stieglitz. La exposición de París la acompañó con un texto titulado «Les arts plastiques d'avant-garde et la science moderne». Entonces Severini ya conocía a Ozenfant y colaboraba con su revista *L'Élan* y con *Sic* y ponía fin a sus estudios de bailarinas y trenes para dedicarse al análisis de contrastes cromáticos y la descomposición de formas dinámicas en el espacio, a la par que se volcaba con composiciones de maternidades, retratos de Jeanne, su mujer, y personajes sacados de la *comedia dell'arte*. Así, en el cuadro *Síntesis plástica de una idea: guerra* se apreciaban resabios futuristas junto con experimentos próximos a los contrastes simultáneos de los Delaunay. Y en *Mar-Batalla. Asalto de infantería. Palabra en libertad y formas* incluyó tanto palabras y onomatopeyas en la línea futurista como mensajes y signos del estilo de los que Sonia Delaunay insertaba en sus cuadros: «Avanzar, avanzar en oleadas... Convulsión... Trinchera enemiga...». De manera que además de pintar trenes, también se ocupó en establecer las señales y los mapas que debían dirigir su circulación.

Para *Tren blindado* Severini se basó en una fotografía que había aparecido en la revista francesa *Album de la guerre* de un tren blindado belga. No fue el primer ni el único artista que conoció los desastres de la guerra por las fotografías publicadas en los periódicos ilustrados, pues lo mismo le ocurrió a Fernand Léger, que pintaba los cuerpos mutilados a partir de lo que vio en las revistas y a los soldados jugando a las cartas en las trincheras durante los momentos de reposo: *Verdún: la calle Mazel* (1916), *La partida de cartas* (1917); o como también dio buena cuenta de ello Jacques Villon: *Descanso: el puente de los oficiales* (1915). La fotografía del tren belga puso de manifiesto cómo la ingeniería ferroviaria y militar trabajó para lograr armas destructoras, pues convirtió un vagón de tren en una trinchera móvil. Esa fotografía, vista aérea vertical y desconcertante de un parapeto de hierro era la imagen de la vanguardia en su máxima potencia: trenes, cañones y fusiles encontraban su réplica en los brazos extendidos de los soldados. Con armas como este tren el campo de batalla perdía sus lí-

mites, todo el país se veía irremediablemente involucrado en la guerra y todo cuerpo era blanco de las miras de esos soldados. Mientras que los trenes de 1912 de Umberto Boccioni representaban estados de ánimo melancólicos propios de un artista tardorromántico y de un fuerte egocentrismo depresivo¹⁰⁵, según el propio Severini, los de éste, en cambio, incurrían sin ambages en el ámbito de lo militar: eran fusiles, vagones vigías y armadura del ejército. Como acertadamente ha señalado Kenneth E. Silver en su trabajo sobre la vanguardia de París en los años de la Primera guerra mundial —*Vers le retour à l'ordre. L'avant-garde parisienne et la première guerre mondiale* (1989)—, Severini había creado un despiadado cuadro de guerra moderna immaculada, donde no hay maquinaria ruidosa ni obstinada, ni soldados harapiientos. Ahí los tiradores de élite, cubiertos con su capota, actúan como un coro perfectamente sincronizado que, acompañados por la artillería que marcha por delante, disparan hacia el bosque desde el tren, que se desplaza sin esfuerzo. Señala además Silver que, en este cuadro, no hay señal alguna de riesgo de herida corporal, no hay posibilidad de ver sangre. De manera que, con *Tren blindado*, Severini resolvió el ejercicio de crear una obra de arte que encarnase la máxima catástrofe en curso valiéndose de la estética de la higienización y la asepsia de la muerte que le ofrecía el vagón.

A estos cuadros les precedieron numerosos dibujos al carbón y estudios preparatorios que Severini realizó en el verano de 1915, en Igny, donde día y noche, sin descanso, desde su casa oía el paso de trenes: *Estudio para Tren blindado*, *Soldados en trinchera*, *El tren en la ciudad*, *Tren llegando a París*, *Tren de heridos*: «Junto a nuestra casa pasaban día y noche trenes cargados con material bélico, con soldados o con heridos, de manera que hice algunos cuadros así llamados de guerra. Pero aunque en origen estuvieron inspirados por esos hechos reales que pasaban delante de mí, se fueron haciendo más sintéticos y simbólicos hasta convertirse, en los cuadros que hice en el invierno siguiente, en verdaderos “símbolos de guerra”»¹⁰⁶. Que era lo que, en

¹⁰⁵ Véase Gino Severini. *Vita di un pittore*, Cernusco sul Naviglio, Garzanti, 1946, p. 127.

definitiva, ya había escrito en 1915 junto a su dibujo *Cosacos*: tentativa de ilustrar la guerra pero sin caer en la mera ilustración¹⁰⁷.

De 1915 era también *La guerra*, donde incluyó en el lienzo las palabras «orden de movilización total» y «esfuerzo máximo». Fueron precisamente estos cuadros de guerra los inmediatos anteriores a su cambio de rumbo temático y estilístico. El esfuerzo máximo gastado en la batalla parecía justificar y exigir el viraje hacia el equilibrio del clasicismo, del purismo, en el que ya Severini estaba inmerso. Con su artículo de 1917, «La peinture d'avant-garde», en el que retomó la mayor parte de las ideas lanzadas en su anterior artículo «Les arts plastiques d'avant-garde et la science moderne», puso en claro a qué respondía su giro estilístico:

«La precisión, el ritmo, la brutalidad de las máquinas y, sin duda, su movimiento nos han conducido hacia un nuevo realismo que, nosotros, podemos expresar sin pintar locomotoras... Si se considera también a la máquina desde el punto de vista del efecto que produce sobre los espectadores, descubrimos también una analogía con la obra de arte. En efecto, a menos de ser esclavo de un prejuicio cualquiera, no se puede comprobar una sensación de *placer*, de *admiración*, ante una bella máquina. La admiración es en sí misma un placer estético, y dado que el placer estético producido en nosotros por una máquina puede ser considerado universal, de esto podemos concluir que el efecto producido sobre el espectador por la máquina y el producido por la obra de arte son análogos»¹⁰⁸.

¹⁰⁶ Gino Severini. *Vita di un pittore*, cit., p. 236: «Accanto alla nostra casupola passavano giorno e notte treni di carichi di materiale bellico o di soldati, o di feriti, perciò feci diversi quadri, cosiddetti di guerra; me sebbene in origine fossero stati ispirati da quelle cose reali che mi passavano di fronte agli occhi, divennero poi sempre più sintetici e simbolici, fino a essere, nei quadri che feci successivamente, nel prossimo inverno, dei veri “simboli di guerra”».

¹⁰⁷ Daniela Fonti. *Gino Severini. Catalogo ragionato*, Milán, Arnoldo Mondadori Editore, 1988, p. 190.

¹⁰⁸ Gino Severini. *Écrits sur l'art*, París, Éditions Cercle d'art, 1987, pp. 80-81: «La précision, le rythme, la brutalité des machines et leur mouvements, nous ont sans doute conduits vers un nouveau réalisme que nous pouvons exprimer sans peindre des locomotives... Si on considère aussi la machine du point de vue de l'effet

No hay duda de que Severini, tal y como prodigaban los puristas, había aprendido la lección de la máquina. Lo mismo escribió Paul Dermée en esas fechas pero referido a la poesía en el primer número de la revista *Nord-Sud*, un artículo al que se remitía el propio Severini en sus memorias¹⁰⁹:

«El siglo en el que vivimos es un siglo de lirismo, de una riqueza incluso superior a la del Renacimiento... A un período de exuberancia y de fuerza debe suceder un período de organización, de orden, de ciencia, es decir, una época *clásica*... La anticuada fórmula clásica es lo contrario al clasicismo: hay clasicismo tan pronto como el autor domina su objeto, tan pronto como la obra de arte es una creación distinta de su autor. Debemos abordar una nueva literatura clásica, ¡el ojo fijado sobre las estrellas! ... La obra de arte debe ser concebida como concibe el objeto de su fabricación el que hace una pipa o un sombrero: todas las partes deben tener estrictamente determinado su lugar según su función y su importancia. Aquí importa el objeto y no tal o cual de sus elementos... Nuestra estética se compone de concentración, composición y pureza»¹¹⁰.

qu'elle produit sur les spectateurs, nous découvrons aussi une analogie avec l'œuvre d'art. En effet, à moins d'être esclave d'un parti pris quelconque, on ne peut pas éprouver une sensation de plaisir, d'admiration, devant une belle machine. L'admiration est en elle-même un plaisir esthétique, et puisque le plaisir esthétique produit en nous par une machine peut être considéré comme universel, nous pouvons conclure que l'effet produit sur le spectateur par la machine et celui produit par l'œuvre d'art sont analogues».

¹⁰⁹ Gino Severini. *La vita di un pittore*, Milán, Feltrinelli, 1983, p. 211.

¹¹⁰ Paul Dermée. «Quand le symbolisme fut mort», *Nord-Sud*, num. 1, 15 mars 1917, p. 3: «Que de richesse, quel abondance, que de désordre! Quel royaume laissée au démon de l'inspiration! Mais la vie de la littérature continue et un instinct très sûr la guide dans son évolution! À un période d'exubérance et de force doit succéder un période d'organisation, de classement. De science, c'est-à-dire un âge *classique*... La formule classique surannée est le contraire du classicisme: il y a classicisme dès que l'auteur domine son objet, dès que l'œuvre d'art est une création distincte de son auteur. Nous devons aborder une nouvelle littérature classique, l'œil fixé sur nos étoiles!... L'œuvre d'art doit être conçue comme conçoit l'objet de sa fabrication l'ouvrier d'une pipe ou d'un chapeau: toutes les parties doivent avoir leur place strictement déterminée selon leur fonction et leur importance. L'objet importe ici et non tel ou tel de ses éléments... Notre esthétique est faite de concentration, de composition, de pureté».

Fue entonces también el momento en el que Severini escribió el grueso de los artículos que conformaron su libro *Du cubisme au classicisme. Esthétique du compas et du nombre*¹¹¹, publicado en 1921, y, como se extrae de lo que Pierre Courthion escribió del pintor en 1930, ese libro fue el fruto del cambio de orientación estilística y de su estancia de reposo y cura en el sanatorio de Bligny, en el invierno de 1920. Sus textos fueron paridos en tiempos de enfermedad y convalecencia, durante la cuarentena del cubismo y el futurismo, «tras haberse dedicado en exceso a estudiar estética, geometría descriptiva y biología»¹¹². Sus artículos eran la fiebre y el clasicismo, el purismo, su cura; abrigado todo ello a su vez por una fervorosa vuelta a la religión católica. Incluso el propio pintor dio la fórmula cualitativa de tal medicina: «Mi idea era llevar la expresión artística a una forma que conciliase el deseo de extrema vitalidad futurista (dinamismo) con la intención constructiva de clasicismo y de estilo de los cubistas. Encontramos una fórmula para tal deseo: *el arte debía ser Ingres más Delacroix*. En definitiva, un realismo lírico, que encontramos en la línea de los románticos, penetrado de un clasicismo no aprendido, sino sustancial, intrínseco. A estos problemas de orden estético se añadían otros de índole técnico: el espíritu del clasicismo debía expresarse con medios técnicos adecuados. Surgía en aquel momento, entre los artistas, un gran deseo de satisfacer las exigencias de un “oficio” verdaderamente ignorado y malinterpretado por muchos. Toda la revolución pictórica moderna se ha llevado a cabo, en muchas ocasiones, a cambio de este bendito oficio...»¹¹³. Esa vuelta al trabajo era también la que casi con-

¹¹¹ Gino Severini. *Du cubisme au classicisme. Esthétique du compas et du nombre*, París, J. Povolozky et Cie., 1921. Reproducido en Gino Severini. *Écrit sur l'art*, cit. [Trad. en *Del Cubismo al clasicismo. Estética del compás y el número*, Murcia, Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, 1993].

¹¹² Pierre Courthion. *Gino Severini*, Milán, Libreria Ulrico Hoepli, 1930, p. 7: «Durante l'inverno del 1920, dopo essersi dedicato con eccesso a studi di estetica, geometria descrittiva e biologia, Severini s'ammalata e passa sei mesi nel sanatorio di Bligny».

¹¹³ Gino Severini. *La vita di un pittore*, cit., p. 208: «... la mia idea (che poi fu condivisa anche da molti cubisti e approvata da matisse stesso) era di portare l'espressione artistica ad una forma che conciliasse il desiderio di estrema vitalità (o dinamismo) dei futuristi con l'intenzione di costruzione, di classicità e di stile che era nei cubisti.

temporaneamente Giorgio de Chirico arengaba desde las páginas del número 11-12, de noviembre y diciembre de 1919, de la revisita *Valori Plastici*:

«Ya es un hecho evidente: los pintores que desde hace medio siglo se enfurecían, se entregaban enloquecidamente a fundar escuelas y sistemas, sudaban por el esfuerzo continuo de parecer originales, por mostrar una personalidad, que se protegían astutamente tras el escudo de trucos de todo tipo y llevaban a primera línea, como última defensa de su ignorancia y de su impotencia, el hecho de una exigida espiritualidad (hecho incontrolable, pero sólo para muchos, incluidos los críticos de arte; mientras que los pocos inteligentes que vosotros y yo conocemos saben distinguir en qué consiste esta espiritualidad y la tienen por lo que vale); estos pintores investigadores regresan hoy prudentemente y con las manos tendidas, como se avanza en la oscuridad, a un arte menos asfixiado de trucos, a una forma más concreta y clara, a superficies que pueden dar testimonio sin equívocos de aquello que cada uno sabe y puede hacer. Yo digo que es una buena señal; este fenómeno debía irremediablemente ocurrir»¹¹⁴.

Trovammo anche una formula caratteristica di tale desiderio: *l'arte doveva esser Ingres più Delacroix*. Insomma un realismo lirico, che ritroviamo sulla linea dei romantici, penetrato di una classicità non imparata, ma sostanzial, intrinseca. Si collegavamo a tali problemi di ordine estetico altri problemi d'ordine tecnico; lo spirito di classicità dovea esprimersi con mezzi tecnici adeguati, ferveva in quel momento fra gli artisti un gran desiderio di soddisfare alle esigenze di un "mestiere" veramente troppo ignorato e frainteso dai più. Tutta la rivoluzione pittorica moderna si era compiuta, spesso a spese di questo benedetto mestiere...».

¹¹⁴ Giorgio de Chirico. «Il ritorno al mestiere», *Valori Plastici*, num. XI- XII, novembre-dicembre 1919, p. 15: «Ormai è un fatto palese: i pittori ricercatori che da mezzo secolo in qua si scalmanano, si arrabbatano a inventare scuole e sistemi sudano per lo sforzo continuo di parere originali, di sfoggiare una personalità, riparano conigliosamente dietro l'égida di trucchi multiformi, spingono avanti quale ultima difesa della loro ignoranza e della loro impotenza, il fatto di una pretesa spiritualità (fatto incontrollabile, ma solo per i più, compresi gli scrittori d'arte, mentre che i pochi intelligenti che voi ed io conosciamo sanno vedere in che cosa consiste questa spiritualità e la tengono per ciò che vale), questi pittori ricercatori dunque tornano oggi prudentemente e con le mani protese, come chi avanzi nel buio, verso un'arte meno ingombra di trucchi, verso forme più concrete e chiare, a superfici che possano testimoniare senza troppi equivoci quello che uno sa e quello che può fare. Buon segno, dico io; tale fatto doveva fatalmente accadere».

«Severini es un hombre ordenado, un apóstol de la claridad»¹¹⁵, afirmó Giovanni Scheiwiller al contemplar sus *Jugadores de cartas* (1924); y por entonces también era uno de los teóricos y colaboradores de *L'Esprit Nouveau*. De modo que ahí estaban Ozenfant, Le Corbusier y el purismo, al pie de los trenes de guerra para evitar que el cubismo cayera en decadencia y así hacer de él el tránsito hacia una expresión más pura, hacia el purismo. «El cubismo es el movimiento del purismo», dijo Ozenfant desde las páginas del último número de *L'Elan*; ese cubismo fue la bujía que dinamizó el arte en tiempos de guerra y encontró su lugar en la pintura de camuflaje para ocultar en los bosques a la vanguardia, los trenes y los hospitales. Severini encauzó la peligrosidad de los trenes y los convirtió en símbolo de la guerra necesaria para la pacificación del arte.



32. Umberto Boccioni. *Puente de Giamboloita*, 1910.



33. Cassandre. Cartel para la compañía London Midland & Scottish, 1928.

¹¹⁵ Giovanni Scheiwiller, en Pierre Courthion. *Gino Severini*, cit., p. 13: «[Severini] è un uomo ordinato, un apostolo della chiarezza. La sua onestà si fa scrupolosa, troppo, forse (è il momento di *Giocatori a carte*)».

5. Universalidad del purismo.

Al definir Ozenfant el purismo como un método de depuración del lenguaje plástico¹¹⁶, conscientemente convirtió su fármaco en la lavativa del arte, el pensamiento y la ideología política decimonónica en general que había dominado en el plano artístico en los últimos cien años: «Si facultades saneadas hacen que nuestros sentidos reclamen sensaciones sanas, nuestro espíritu encuentra en ello el trampolín necesario para alcanzar lo inasible, lo soñado, es decir, lo que se eleva por encima de las banalidades»¹¹⁷. Cuando los arquitectos reunidos en el I CIAM dijeron que «elaborar un *lenguaje de trabajo único y universal* y después difundirlo por el mundo sería una tarea de importancia capital»¹¹⁸ retomaban una idea propia de todo proyecto político y social totalizador, como señaló Jean-Michel Gouvard en su estudio sobre los sansimonianos y su deseo evangelizador: crear una archilengua que sucediera a las lenguas humanas¹¹⁹. La existencia de un idioma común era obviamente el instrumento necesario para que los fieles se comunicaran entre sí y con la divinidad además de poder reconocerla en sus manifestaciones. Este idioma lo denominaron *lenguaje de trabajo* y matizaron que «no pretendían intervenir en el plano literario, sino dotar a los técnicos de todos los ámbitos, de todo tipo y de todos los países de un medio de comunicación internacional sin el cual el progreso sufrirá necesariamente una parálisis inevitable»¹²⁰.

¹¹⁶ Ozenfant. «Purisme», cit., p. 156.

¹¹⁷ Ozenfant y Le Corbusier. «Formación de la óptica moderna (*L'Esprit Nouveau*, num. 21, 1924)» en *Acerca del purismo. Escritos. 1918-1926*, cit., p. 154.

¹¹⁸ «Lettre au Directeur de l'Institut International de Coopération Intellectuelle par le CIAM». Congrès d'Architecture Moderne de La Sarraz. Préparation congrès CIAM I (26-28/VI/1928). Archives Fondation Le Corbusier de Paris. [D-2-1-4 (2)]: «Il serait d'une importante capitale d'élaborer et de répandre ensuite dans le monde, par l'enseignement obligatoire à l'école primaire, *une langue de travail unique et universelle*».

¹¹⁹ Jean-Michel Gouvard, «Le problème du langage dans Le Livre Nouveau des Saint-simoniens», en Philippe Régner (dir.). *Études saint-simoniens*, cit., p. 90.

¹²⁰ «Lettre au Directeur de l'Institut International de Coopération Intellectuelle par le CIAM», cit.: «Elle est désignée par le qualificatif de *langue de travail*, afin de bien préciser qu'il ne s'agit nullement d'intervenir sur le plan littéraire, mais uniquement de munir les techniciens de tous les genres et de tous les pays d'un moyen de communication internationale sans lequel le progrès subira nécessairement une paralysie inévitable».

Como fundadores de una doctrina y una gramática, se apropiaron de la retórica oral y escrita que garantizase la aceptación de su ideología. Le Corbusier hizo alarde, ya desde *L'Esprit Nouveau*, de una retórica al más puro estilo panfletario proselitista; y después de haber fundado revistas reeditó sistemáticamente sus artículos en sus propias publicaciones, insistiendo por repetición en la difusión mundial de la religión del purismo. Y cual guía espiritual, cosechó y recibió a lo largo de su vida los calificativos de visionario, profeta y mensajero como prueba del reconocimiento y sumisión a su mensaje: «[*Vers une architecture* (1923)] Este libro, que condensaba en fórmulas precisas y lapidarias (“la casa es una máquina para vivir”) todo lo que sentíamos de una manera confusa se convirtió en seguida en nuestro evangelio, para nosotros, que teníamos veinte años en aquella época»¹²¹. Incluso desde la tribuna de *Le Point* el propio Le Corbusier se proclamó no ya revolucionario sino armonizador; él se creía el ser necesario llamado a pacificar la política y la economía desde el arte y la arquitectura con su código de la segunda era maquinista: «Ya no hay revolucionarios, pues la revolución maquinista está consumada. Por lo tanto sólo puede haber “armonizadores”. La palabra es bonita, ¿no es verdad? Incluso es bella. Es constructiva y positiva; no es destructiva ni negativa»¹²².

Las mismas fotografías que del Partenón aparecieron en *L'Esprit Nouveau* en 1920 se reprodujeron de nuevo para los lectores de *Le Point* en octubre de 1936. Ésta era una particular revista de arte bimensual cuyos números eran monografías dedicados a un tema

¹²¹ W. Vetter. «L'Architecture Nouvelle», *Le Point*, V. L'Architecture, octobre 1936, p. 7: «[*Vers une architecture* (1923)] Ce livre, qui condensait en des formules précises et lapidaires (“la maison est une machine à habiter”) tout ce que nous sentions d'une façon confuse, devenait bientôt notre évangile à nous tous qui avions vingt ans à cette époque».

¹²² Le Corbusier. «La ville Radieuse», *Le Point*. XX. Le lyrisme des temps nouveaux et l'urbanisme, Avril 1939, p. 32: «Il n'y a pas de révolutionnaires, mais il y a la révolution machiniste qui accomplit. Et il ne peut y avoir que des “harmonisateurs”. Le mot est plus joli, n'est pas? Il est même très beau. Il est constructif et positif. Il n'est pas destructeur, ni négatif».

concreto en relación con las distintas artes. No sólo las eternas ruinas de Atenas, sino que las fotografías de las villas de Garches, de Le Corbusier y de Pierre Jeanneret, fueron también publicadas en sus páginas; imágenes que a su vez ya habían sido vistas en 1928, en *Cahiers d'Art*, y que ilustraban el artículo que sobre dichas casas había escrito Sigfried Giedion. Casas modernas, ruinas clásicas y máquinas se convirtieron para el purismo en estampas devocionales que debían estar presentes en todas las revistas modernas al uso. Eran las estampas de los santos de una religión de salvación y fármacos de una medicina paliativa.

En 1937 la revista *Le Point* dedicó su número del mes de mayo a la vivienda. Ahí apareció el artículo de W. Vetter: «L'Architecture nouvelle», donde no ocultaba su inclinación por la doctrina lecorbusiana, hecho que, por otro lado, quedaba bien patente en la línea editorial de la revista¹²³. De modo que el panorama cultural francés, europeo e internacional se llenaba de revistas que mantenían casi la misma línea editorial y compartían los colaboradores, los temas y las imágenes. Fue así como subrepticamente los arquitectos del Movimiento Moderno encontraron sus órganos de difusión, sus altavoces ilustrados, que hacían circular las imágenes y los textos de una revista a otra y de un viajero a otro. Por lo tanto no debía extrañar que el artículo de Vetter incluyera fotografías de aquellos artistas que también publicaron en *Nord Magazine*, como por ejemplo René Zuber. Con su artículo, Vetter pretendía desvelar el enigma de que los

¹²³ En mayo de 1937 la revista *Le Point* estaba dedicada a «La maison» e incluyó artículos de Francis Jourdain —«Être de son temps», donde sentenciaba que «aller d'un point à un autre avec le maximum de confort dans le minimum de temps, c'est aujourd'hui le vrai luxe»— y de W. Vetter —«Considération sur la maison», insistiendo en el hecho de que «Une maison, quand elle est une œuvre d'art, est cette musique silencieuse. Elle est, comme toute belle musique, non pas une adaptation de forces et d'émotions naturelles, mais une création de l'esprit humain, abstraite et mathématique... Si nous peignons nos murs en teintes claires, si nous mettons le moins de meubles possibles dans notre maison, c'est pour la rendre plus immatérielle»—. El número XX de *Le Point*: «Le lyrisme des temps nouveaux et l'urbanisme», de abril de 1939, era un monográfico dedicado a Le Corbusier y *La Ville Radiieuse* —«une thèse, une doctrine moderne de l'urbanisation de la civilisation machiniste»— y funcionó como catecismo de mano y recordatorio de los principios de la arquitectura y el urbanismo al servicio del hombre maquinizado.

tiempos eran nuevos porque habían dado lugar a nuevas necesidades arquitectónicas y artísticas. Alegaba que la razón principal fue un cambio en la materia prima que alimentaba a las máquinas, por si algún lector despistado de esta u otra revista no había caído aún en la cuenta: «El siglo XX ya no es el del carbón. La ciencia y el desarrollo técnico han llegado a tal grado que el despilfarro, reconocido, se ha evitado. La electricidad ocupa cada vez con mayor fuerza el lugar del carbón; la exactitud rigurosa remplaza a la explotación empírica. Las formas arquitectónicas del pasado están muertas para nosotros; la grandeza del mundo moderno, la nueva organización de la vida social, nos darán un nuevo arte»¹²⁴.

En la empresa del purismo está la toma y el asalto, la asfixia y el hundimiento, de la imagen de los ferrocarriles para poder escribir la historia de los orígenes del mundo moderno al hilo de los medios de transporte de lujo y la acerada cápsula metálica que envuelve los aviones. Anularon los vagones porque querían potenciar la idea del espacio particular y la privacidad; para ello los transformaron en cajas con los metros cuadrados necesarios que exigía la existencia humana para una vida sumaria dividida entre el trabajo y el ocio: «Una organización racional y práctica [del espacio] procura una vida doméstica considerablemente simplificada»¹²⁵. Dictaminaron que el salón burgués de la tradición decimonónica, donde el arte se desenvolvía entre las manos de sus propietarios en fotografías, grabados, estampas o bibelots, no podía satisfacer al trabajador que convivía diariamente entre seres y objetos económica y rigurosamente mecanizados.

¹²⁴ W. Vetter. «L'Architecture Nouvelle», *cit.*, pp. 14-15: «Le XX^e. n'est plus le siècle du charbon. La science et le développement technique sont arrivés à un tel degré que le gaspillage, reconnu, est évité. L'électricité prend de plus en plus la place du charbon, l'exactitude rigoureuse remplace l'exploitation empirique. Les formes architecturales du passé sont mortes pour nous; la grandeur du monde moderne, la nouvelle organisation de la vie sociale nous donneront un nouvel art».

¹²⁵ André Lurçat. *Architecture*, París, Au Sans Pareil, 1929, p. 72: «Une organisation rationnelle et pratique procure une vie domestique considérablement simplifiée».

Como el hombre maquinizado pasaba sus tristes jornadas entre dos caminos ordinarios: el de ida y el de regreso del trabajo¹²⁶, será la calle, en los muros tratados como paneles móviles, uno de los lugares donde el arte encontró un sitio y una nueva tarea. Aunque fuera en la calle, ahí estaba Le Corbusier para impedir cualquier brote de arte, de vida, de emoción no regulada, en una ciudad que deseaba de tres millones de habitantes: recordaba que tras la calle había una puerta, un patio, la escalera, la puerta del apartamento y la habitación. Denunciaba y criticaba que después de tantos años y tanteos no se hubiera llevado a cabo un plan urbanístico y arquitectónico tan necesario como el que él propuso en el Plan Voisin (1925): «la casa en la que se está solo, o bien la habitación donde uno se apiña... ésta es la lepra moral de la vivienda. Bajo la ventana, la calle. ¡Dios, qué triste! ¿Valía la pena hacer descender de su Olimpo a los *dioses-máquinas* y vivir de este modo como bestias en jaulas? En estos tiempos de abundancia he ahí cómo viven los hombres, los amos de las maquinas: por la noche, por la mañana, por el día y por la tarde. Cada día, todo el año, toda la vida»¹²⁷. Su proyecto, desde los años veinte, fue crear la indiferencia entre el lugar de trabajo y el lugar de descanso, para que de este modo el obrero-propietario pudiera «proseguir en las horas de reposo el mismo camino espiritual que recorre en su trabajo... proseguir con calma el desarrollo orgánico de su existencia, que consiste en crear una familia y vivir...»¹²⁸. El hombre, de este modo, se comportaba como un productor-consumidor las veinticuatro horas del día. En 1929, en su artículo “El plano de la casa moderna”, y que luego formó parte de su libro *Précisions* (1930), se preguntó para qué servía una casa. La respuesta no podía ser más desesperanzadora sobre el futuro del arte y de las

¹²⁶ Le Corbusier. «Espoir de la civilisation machiniste», *Des canons, des munitions. Merci! Des logis, SVP*, Paris, Les Éditions de l'Architecture d'Aujourd'hui, 1937, p. 6.

¹²⁷ Le Corbusier. «Espoir de la civilisation machiniste», cit., p. 6: «la chambre où l'on est seul, ou bien la chambre où l'on entasse...cette lèpre moral du logis. Sous la fenêtre, la rue. Dieu que ce triste! Valait-il la peine de faire descendre de leur Olympe les *dieux-machines* et vivre ainsi comme des bêtes en cages? En cet âge d'abondance aujourd'hui voici comment vivent les hommes, les maîtres de la machine: la nuit, le matin, le midi, le soir. Chaque jour, toute l'année, toute la vie».

¹²⁸ Le Corbusier. «Arquitectura o revolución», en *Hacia una arquitectura*, cit., p. 243.

experiencias placenteras que el hombre siempre ha querido encontrar en su hogar al regresar del trabajo: «[En una casa] Se entra. Se realizan funciones metódicas»¹²⁹.

El problema político, social, estético, urbanístico y arquitectónico del primer tercio del siglo XX fue diseñar la casa moderna: era un problema de alojamiento y acomodación, organización y circunscripción. Ése era el problema siempre planteado y que arquitectos, artistas y críticos no acababan de resolver. Incluso el propio Florent Fels, entre sus alabanzas al lirismo de las fotografías de Germaine Krull, insertaba sus quejas y su inquietud a este respecto:

«... Asistimos a este fenómeno paradójico: las grandes empresas sirven para todos los trabajos del progreso, a excepción de aquellas que colaboran en la mejora de la vivienda humana... Pedimos casas, con ventanas y que den a jardines. Para los hombres modernos, casas modernas, donde entre ampliamente el sol y el aire puro. Cemento y acero son esenciales en ellas; diez años después de la guerra el acero servirá finalmente para una noble causa, el acero será rehabilitado»¹³⁰.

Si Le Corbusier habló desde las páginas de *L'Esprit Nouveau*, en 1921, de medios de transporte, sospechoso fue que no ampliase la triada e hiciera una cuadriga en la que incluir al tren. No lo hizo porque aborrecía el arte del siglo XIX, ese arte surgido del vapor y pintado con velocidad ferroviaria, como lo ha calificado Richard Brettell. Le Corbusier denigraba el pasado inmediato, sus clases sociales, sus hábitos, sus señales características: la música demoníaca

¹²⁹ Le Corbusier. «El plano de la casa moderna», *Precisiones*, cit., p. 150.

¹³⁰ Florent Fels. «Prologue», en Germaine Krull. *Métal*, cit., s. p.: «... Nous assistons à ce fait paradoxal: les grandes entreprises servent à toutes les oeuvres du progrès à l'exception de celles qui collaboraient à l'amélioration de l'habitation humaine... Nous demandons des maisons, avec des fenêtres sur des jardins. Pour les hommes modernes, des logis modernes, où pénètrent largement le soleil et l'air pur. Ciment et acier en sont l'essentiel ainsi, dix ans après la guerre, l'acier servira enfin une noble cause, ainsi l'acier sera peut-être réhabilité».

de Offenbach, las crinolinas, las gasas, los dorados y la marquetería asfixiante de muebles y molduras Segundo Imperio; los coches de caballos y la falta de moral, así como la pintura imprecisa y deshecha de la escuela impresionista y sus secuelas, que le resultaba amable pero sin utilidad pedagógica. De ahí su imperiosa insistencia en abrir una segunda era que dinamitara y barriera los restos de esa etapa anterior. El purismo primero y el Movimiento Moderno después actuaron como la purga de cal y matemáticas con la que erradicar todas las desviaciones y manías decimonónicas, vicios y hábitos todos ellos que se habían nutrido del carbón de los ferrocarriles: «1860-1914: se produce la fiebre del raíl; el ferrocarril conquista el mundo»¹³¹.

El estado febril de la humanidad fue el síntoma de ese momento álgido de producción y circulación. Las máquinas trajeron la enfermedad y con ellas la curaron: «La era de las máquinas ha introducido técnicas nuevas que son una de las causas del desorden



34. André Kertész. París, 1928.

¹³¹ Charles Dollfus y Edgar de Geoffroy. *Histoire de la locomotion terrestre. Vol. 1. Les chemins de fer*. París, L'Illustration, 1935, p. 128: «1860-1914: c'est la fièvre du rail; le chemin de fer conquiert le monde».

y el trastorno de las ciudades. No obstante, es de ellas de quien hay que exigir la solución del problema»¹³². El problema era el ferrocarril y la solución consistió en levantar sanatorios en el siglo XX que garantizaran la cura del negro carbón. De manera que fue con revistas, órganos máximos de propaganda, con *L'Esprit Nouveau* sucedido en su tarea proselitista por *Cahiers d'Art* junto con otras publicaciones implicadas directamente en esa misma labor: *Nord Magazine*, *Grand Route* e incluso *Manomètre* y *Le Point*, como afrontaron la misión de llevar los vagones a las casas y apartamentos modernos, ya depurados, vacunados, higienizados:

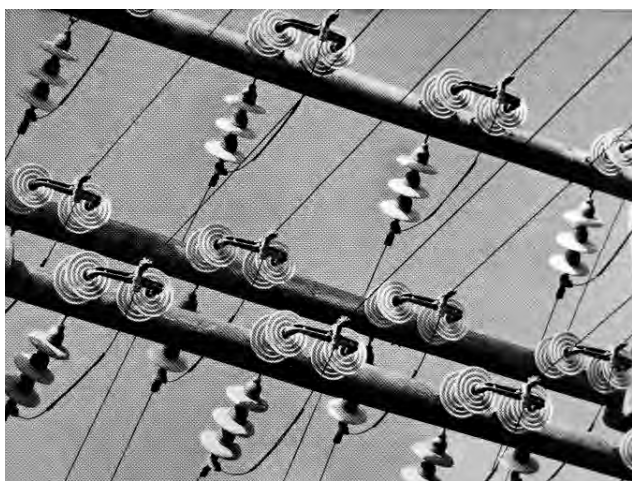
«La casa ha sido hecha para vivir. Es el primer principio que debe guiarnos. Una casa, ¿para qué sirve? PARA VIVIR. Ha llegado el momento en que la higiene realice su trabajo y nos proporcione un arte verdaderamente moderno. Si queréis actuar correctamente, seguid tan sólo lo útil. O, más bien, supliquemos a los arquitectos que sólo intenten actuar bien. Que busquen la higiene. Sólo la higiene puede ayudarnos a deshacernos de la enfermedad del ornamento. La higiene es la línea, el espacio, la luz, las grandes masas geométricas que al jugar dan la impresión de seguridad, de razón y de calma. Una palabra resume esto: es la belleza. Y que mañana se pueda decir: han querido ocuparse de la higiene y han hecho lo correcto»¹³³.

¹³² Le Corbusier. *La Charte d'Athènes. Suivi de Entretiens avec les étudiants d'Architecture*, cit., p. 112: «L'ère machiniste a introduit de nouvelles techniques qui sont une des causes du désordre et du bouleversement des villes. C'est pourtant à elles qu'il faut demander la solution du problème» [Trad. en *Principios de urbanismo. La Carta de Atenas*, cit., p. 134].

¹³³ Émile Malespine. «La cité de demain», *Manomètre*, num. 4, août 1923, p. 49: «La maison est faite pour habiter. C'est la première conception qui doit nous guider. Une maison: ça sert à quoi? À HABITER. Il est grand temps que l'hygiène fasse son oeuvre et nous crée un art vraiment moderne. Si vous voulez faire beau, n'ayez pas en vue que l'utile. Ou plutôt supplions les architectes de ne pas chercher qu'à faire beau. Qu'ils cherchent l'hygiène. L'hygiène seule peut nous débarrasser de la maladie de l'ornement. L'hygiène est la ligne, l'espace, la lumière, les grandes masses géométriques qui jouent en donnant une impression de sûreté, de raison de calme. Un mot résume cela: c'est de la beauté. Que demain l'on puisse dire: On a voulu faire hygiène. On a fait beau tout de même».

En la secuencia misma de los nombres de estas publicaciones se comprueba su deseo de organización universal. En este llamativo catálogo de revistas esprítouvistas imperaba la idea abstracta de la dirección y la circulación del espíritu nuevo que embriagaba al hombre que nacía y vivía entre máquinas. Por su nombre y su función estas revistas fueron un punto, una coordenada, un vector y un axioma dentro del mapa del nuevo orden material del mundo.

El carácter internacional de *L'Esprit Nouveau* llegó tan lejos que impregnó y contaminó la Exposición Internacional de las Artes Decorativas e Industriales modernas de 1925; y esta contaminación supuso la prueba de fuego tanto para Ozenfant como para Le Corbusier para medir el calado de su cruzada purista, mecanicista y anti-ornamental. En la guía-catálogo de dicha exposición, en el volumen dedicado a la arquitectura, se publicó lo siguiente: «El arquitecto debe prever en el interior de los muros un sistema de conducciones y canalizaciones para el humo, el agua, el gas, la electricidad, el vapor y la limpieza mediante el vacío, de manera que la “caja para alquilar” se convierta, según una palabra ya común, en “máquina para vivir”»¹³⁴.



35. Albert Regent-Patzsch. *Aisladores*, 1925.

¹³⁴*Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes, Paris, 1925. 2. Rapport Général. Séction Artistique et Technique. Architecture. Classe 1.* Paris, Librairie Larousse,

Este párrafo no dejaba duda alguna sobre la mella que la doctrina esprittnouvista había producido entre los redactores de las guías oficiales de la exposición, del mismo modo que estas ideas estaban presentes en los comités de organización, directores y responsables de tal evento. Esta constatación del grado de inoculación del pensamiento estético de Le Corbusier pone de manifiesto el éxito de la misión de la revista *L'Esprit Nouveau*: preparó el camino a la exposición insistiendo en la formulación del hombre nuevo y sus necesidades y puso a disposición de políticos, empresarios, artistas, arquitectos y público el vocabulario metartístico y metarquitectónico que estaba llamado a dominar la vida diaria durante las siguientes décadas. Además, en esa llamada de atención y recordatorio a los arquitectos subyacía la idea de que la nueva vivienda debía alcanzar la cota máxima del proceso de ocultación de los canales de vida y circulación, pues se trataba de diseñar casas máquina y, a imitación del cuerpo humano, dotarlo con sus sistemas nerviosos y respiratorios internos para garantizar su funcionamiento. Así pues, ese interés por ocultar las tuberías del agua y del gas y los cables de la electricidad dentro de los muros respondía a la necesidad de hacer invisible cualquier reminiscencia orgánica de la casa y del ocupante.

El redactor de este catálogo de la Exposición de 1925 delató sus inclinaciones estéticas al menos en otros dos comentarios. En primer lugar, al ocuparse del Pabellón de *L'Esprit Nouveau*, no lo citó como tal pabellón sino que lo denominó célula y «audaz anticipación a la casa de mañana»¹³⁵. Se sirvió, por lo tanto, del lenguaje del purismo para referirse a las viviendas-tipo como células —apelando a la idea de espacio mínimo necesario— y simplificó la construcción de casas a un mero proceso estandarizado de producción en serie: «Le

1928, p. 12: «L'architecte doit prévoir, dans l'épaisseur des murs tout un système de conduits et canalisations pour la fumée, l'eau, le gaz, l'électricité, la vapeur, le nettoyage par le vide: en sorte que la "boîte à loyers" devient, selon un mot qui fait image, une "machine à habiter"».

¹³⁵ *Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes, Paris, 1925. 2. Rapport Général. Section Artistique et Technique. Architecture. Classe 1*. París, Librairie Larousse, 1928, p. 44.

Corbusier y Jenneret presentaron una unidad de un conjunto, un elemento de un “edificio-villa”, construido en serie mediante postes y losas»¹³⁶. Los postes indicaban que esa casa se alimentaba completamente con electricidad. La segunda evidencia fue su abierta admiración hacia Le Corbusier, no ya sólo como arquitecto sino como «uno de los teóricos mas arriesgados de la nueva arquitectura» y autor de un «catecismo» titulado *Manuel de l'habitation*¹³⁷. De modo que entender el purismo como una ideología estético religiosa y *L'Esprit Nouveau* como su órgano difusor era un hecho por todos conocido en los años veinte y, como ponía de manifiesto este redactor, celebrado y difundido por numerosos feligreses desde las más variadas tribunas de opinión pública contemporáneas: revistas ilustradas de moda, de literatura, de viajes, catálogos de exposiciones, etc. Y cabría decir que, por la eliminación de los trenes de las páginas de *L'Esprit Nouveau*, por haberlos puesto en cuarentena de las revistas modernas de las primeras décadas del siglo XX, lograron convertirlos en herramientas higiénicas para el transporte, la producción y la circulación:

«Estos vehículos transforman las condiciones del viaje. Constituyen un material higiénico, conforme a las exigencias y las necesidades de los hombres de negocios o de los turistas, los cuales no se contentan ya con anacrónicas y ruidosas cajas de madera. Hay que creer y tener esperanzas en que a partir de los lujosos salones se multiplicarán los coches mixtos y que se democratizará cada vez más el confort y el agrado... Los modelos deben estar adaptados a las necesidades de los nuevos hombres tanto como a los órganos de las nuevas máquinas»¹³⁸.

¹³⁶ *Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes, Paris, 1925. 2. Rapport Général. Section Artistique et Technique. Architecture. Classe 1*, cit., pp. 45-46: «Le Corbusier et Jenneret avaient en effet présenté une unité d'un ensemble, un élément d'un "immeuble-villa", construit en série par poteaux et dalles».

¹³⁷ *Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes, Paris, 1925. 2. Rapport Général. Section Artistique et Technique. Architecture. Classe 1*, cit., p. 12.

¹³⁸ *Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels modernes. Paris, 1925. Rapport général. Section artistique et technique. VIII. Jouets, Appareils scientifiques, Instruments de musique, Moyens de transport. Classes 16 à 19*, Paris, Librairie Larousse, 1928, pp. 73, 77: «Ces véhicules transforment les conditions du voyage. Ils constituent un matériel

Los artistas, en su papel de médicos y enfermeras, en las décadas de 1920-1930 sanearon el arte con el propósito de poder habitar el planeta, la ciudad y la casa particular sin manías ni desviaciones psíquicas. Para tan ingente tarea de desinfección la electricidad se impuso con su limpio discurso en todas las manifestaciones artísticas: la transparencia, lo invisible y lo inmaterial eran las pruebas supremas de la superación del abigarramiento doméstico de los tiempos del Nautilus y otros ancestrales dinosaurios antidiluvianos. Era también el vacío frente al grutesco que el humo componía en su desarrollo y ocupación del espacio. Eran los carteles de Cassandre los que se imponían por su fría rigurosidad matemática frente a los primeros que hizo Pierre Fix-Masseau para la CIWL, los cuales poco distaban de las páginas de los catálogos de hogares burgueses amueblados y decorados con el humo que expulsaban las mismas locomotoras que tiraban de los vagones. Enseguida aprendieron la lección de la precisión y la sección áurea: Fix-Masseau



36. Le Corbusier. Pabellón de *L'Esprit Nouveau*, 1925.

hygiénique, conforme aux exigences & aux besoins d'hommes d'affaires ou de touristes qui ne se contentent plus des anachroniques & bruyantes cages de bois. Il y a lieu de croire & d'espérer qu'auprès des luxueux salons on multipliera les voitures mixtes & qu'on démocratisera de plus en plus le confort et l'agrément... Les modèles doivent être adaptés aux besoins des hommes nouveaux comme aux organes des machines nouvelles».

lo demostró con su cartel emblema para la Compagnie État: *Exactitude*, de 1928, año en el que empezó a trabajar en el estudio de Cassandre, y A. Nivault, también para la misma compañía, dio prueba de ello con *Confort* (1933).

Exactitud y confort fueron los adjetivos preferidos de los años veinte, junto con velocidad, y no sólo manejados en el ámbito de los transportes ferroviarios, sino también en el de las viviendas, los juegos, la economía, etc.; y los tres se convirtieron en el lema de la SNCF desde su creación, en 1936. El Estado francés reconocía y se identificaba con las tres conquistas que le habían permitido vertebrarse como tal, pues en gran medida la existencia de una red ferroviaria confería unidad estructural y organizativa al país. La SNCF supuso la gran empresa ferroviaria nacional que aunaba todas las redes existentes. En la Exposición de las Artes y Técnicas de 1937 tuvo la deferencia de reconocer ese logro colectivo e histórico patrocinando un pabellón acorde a su categoría. Se trataba del Palacio de los Ferrocarriles, y allí los trenes se presentaron cual reyes que una vez conquistado y pacificado el país debían vigilar por su continua prosperidad. Esta tarea quedaba patente en el propio discurso ferroviario, que a partir de los años treinta se impregnó esencialmente de términos como economía, seguridad, comodidad del viajero y cifras referentes al aumento progresivo de usuarios.

Jean-Paul Caracalla, escritor y estudioso de los trenes, ha señalado que una vez logrado que la velocidad, el confort —matizado y aumentado positivamente en el lujo— y la exactitud constituyeron en los años veinte la norma de todos los viajes, y que los viajeros supieron que las casas de la burguesía acomodada acababan donde comenzaba el tren y viceversa, el cartel ferroviario se centró en la renovación de la imagen publicitaria de los expresos¹³⁹; es decir, el tren volvía a tener una imagen. Aprender a habitar el vagón también fue la lección que se extraía de los carteles y la literatura de los años veinte. «Estoy solo —piensa—, y qué bien me siento al mirar mis

¹³⁹Jean-Paul Caracalla. *Cartel de viaje*, París, Fitway Publishing, 2005, p. 5.

zapatillas de cuero, tan cómodas, el baúl sobre la alfombra, el pesado cenicero de cobre, los cristales y las iniciales W. L. entrelazadas...»¹⁴⁰. Así comenzaba el viaje para uno de los personajes literarios de Valéry Larbaud, que hacía del coche-cama su casa por una noche y dejaba que el arabesco formado por las letras W y L—quizá ya anticipado por el anagrama de sus maletas Louis Vuitton— marcara el inicio de su ensoñación ferroviaria. Lo que no podía faltar era un pesado cenicero dispuesto a recoger la ceniza de los numerosos cigarros que el viajero iba a consumir en esa noche de desvelo. Hogares ambulantes de la CIWL a disposición de judíos errantes¹⁴¹ era como llamó Paul Morand a los coches-cama; él, que tantos había utilizado, no cambiaba por nada del mundo un billete de lotería por un billete de tren. Era en los trenes donde los grandes viajeros, confesaba Morand, se reconocían en su patria. El vagón es el lugar, es el viaje por excelencia para Morand; el resto es la literatura que acompaña a todo placer, que lo



37. Cartel de la compañía PLM, 1925c.

¹⁴⁰ Valéry Larbaud. *Œuvres*, Bibliothèque de la Pléiade, París, Gallimard, 1957, cit.

¹⁴¹ Cit. en Jean-Paul Caracalla. *Cartel de viaje*, cit., p. 28.

promete y lo intensifica: «Lo que hay de más bello en los viajes son los posters de las compañías de ferrocarril en las estaciones, y las ciudades lejanas sólo son verdaderamente deseables sobre los paneles de chapa colgados en los lados de los vagones»¹⁴². Las ciudades y los países existen tan sólo en las placas de las estaciones. El vagón es un lugar llamado destino.

Amedée Ozenfant publicó en *Cahiers d'Art* un artículo en el que daba cuenta de lo que vio y constató en sus paseos por los distintos pabellones de la Exposición de Artes y Técnicas en la vida moderna, a la manera de los viajeros y visitantes de las exposiciones universales del siglo XIX. Por su estilo y contenido, su descripción tenía categoría de documento notarial que daba fe de la implantación de los presupuestos artísticos, estéticos, arquitectónicos y sociales del Movimiento Moderno y corroboraba el cumplimiento de los vaticinios de su propio trabajo durante los últimos veinte años. Las profecías del purismo y la estandarización llevada a la vida cotidiana, en 1937, eran un hecho: «Para la arquitectura (como en todas las otras artes y técnicas) significa la exposición de los progresos adquiridos, definitivamente adquiridos, ratificados. Pocas innovaciones fundamentales. 1925 aportó la novedad; 1938 muestra la integración, la aceptación general de la nueva arquitectura sana... Es la socialización de la audacia de antaño... La materia da cuerpo al espíritu»¹⁴³. Aquel espíritu nuevo que tanto vociferaron él y Le Corbusier desde su revista, finalmente encontró el material en el que encarnarse: aquel con el que estaba construida la vivienda moderna, los objetos diseñados por los artistas y decoradores agrupados en la UAM, los carteles de

¹⁴² Cit. en *El mundo de las estaciones*, Madrid, Ministerio de Cultura, 1980. [*All Station*, Londres, Thames & Hudson, Ltd, 1981; *Le temps des gares*, París, Centre Georges Pompidou, 1978].

¹⁴³ Ozenfant. «Notes d'un touriste à l'Exposition», *Cahiers d'Art*, num. 8-10, 1937, 12^e. année, p. 243: «En architecture (comme pour tous les autres arts et techniques) c'est l'exposition du progrès acquis, définitivement acquis, entérinés. Peu d'innovations fondamentales. 1925 apporta du nouveau - 1938 montra l'intégration, l'acceptation générale de la nouvelle architecture saine... C'est la socialisation des audaces de naguère... La matière donne corps à l'esprit».

Cassandre y Carlu, los pabellones de Mallet-Stevens, los productos de belleza, la higiene, la electricidad, el turismo, etc.

El artículo de Ozenfant se abría con la fotografía de la hélice del transatlántico *Normandía* de Pierre Boucher, que a esas alturas ya se había erigido en el emblema de la exposición en tanto que blanca flor artificial y mecánica. Si al hombre moderno se le había procurado una casa acorde a sus necesidades, la técnica —savia que alimentaba tanto su *machine à habiter* como las flores de los transatlánticos— también tenía la suya propia: la técnica vivía en casa de la ciencia, y era en el Pabellón de los Descubrimientos donde tenía su templo la divina electricidad. De manera que el viaje del turista Ozenfant por la exposición resultó ser una de las últimas paradas del largo viaje para conquistar, dominar y velar, en los tiempos de la asepsia higiénica, el discurso artístco metaferroviario.

Ya fuera en la avenida de los pabellones de la Exposición de 1937 o en las páginas de *Cabiers d'Art*, en esos recorridos el visitante, el viajero o el lector podía encontrar a mano todo lo que podía necesitar para sentirse realmente integrado en el circuito de materias y



38. Alvar Aalto, Marcel Breuer y Alfred Roth. Casa modelo de Dodertal. Zurich, 1934.

energías que su época le proponía, esto es, la materia y los productos en los que se encarnaba el espíritu de su tiempo. Así funcionaba la publicidad que apareció durante varios números en la revista de Christian Zervos de la tienda Myrbor, situada en el número 17 de la calle Vignon de París, frente a la Galería Kanweiler-Simon: «El principio que rige la existencia de un “hombre decente” debe ser uno. Para la casa, para el traje, la elección de objetos de arte y cuadros, Myrbor es la prueba de esto»¹⁴⁴. Entre camisas y pantalones, Picassos y Marcussis, todo lo que se necesitaba estaba allí; la tienda sintetizaba el planeta gracias a la mercancía que exhibía y con la que comerciaba.

También en *Cahiers d'Art*, y en 1926, Pierre Aufray publicó un artículo titulado «Formes», que ilustró con la fotografía de una locomotora dispuesta en sentido vertical. No se sabe si fue una decisión práctica de maquetación, dado el tamaño de la imagen, o si se pretendía un golpe de efecto visual. La cuestión es que este gesto constituyó una irreverencia caprichosa que mostraba cómo, por derecho propio, la locomotora podía adoptar el sentido y la dirección que quisiera; y esto era así porque ella había sido la matriz del resto de piezas simples y máquinas complejas que poblaron el siglo XIX y aún el XX. Se trataba de una fotografía de la locomotora *Pacific*, aunque más bien parecía un torpedo o un misil, que había sido recientemente agasajada musicalmente por Arthur Honneger, además de dar su nombre a una marca de tabaco. La máquina, en genérico, era la obra en la que finalmente el ingeniero, y tras el trabajo de todo un siglo, había logrado aunar la unidad de la función con la belleza suprema de las formas; y por esta conjunción mereció convertirse en modelo para toda obra de arte u objeto de uso doméstico, según afirmaba Aufray:

«Tan sólo se juraría por el maquinismo. Toda obra de arte o de utilidad doméstica debía estar hecha a la imagen de la máquina, según el espíritu que el ingeniero había imbuido a la máquina. Aparte de esto, ninguna

¹⁴⁴ Anuncio publicado en *Cahiers d'Art*, num 4, mai 1926 1ère. année. s.p.: «L'existence d'un “honnête homme” doit être une. Pour l'appartement, l'Habillement, le choix des Objets d'art et des tableaux, Myrbor en tente la demonstration».

consideración. Hemos visto pintores intentando plegarse al formalismo de la máquina; a arquitectos preconizar formas arquitectónicas conformes a la imitación del barco o del ferrocarril; ebanistas construir aparadores y sillas con formas inspiradas en la máquina; a cristaleros realizar frascos según el principio del motor... Y tantas y tantas cualidades destacables y apropiadas que nos hacen amar las máquinas»¹⁴⁵.

Del mismo modo que del humo surgió la pintura nueva en el siglo XIX, de las máquinas surgía el arte en todas sus categorías. Así, este artículo constituía un ejemplo de la persistencia de la modernolatría maquinaica en tan avanzado momento del siglo; y era también la prueba de que los trenes sonaban como bajo continuo sobre los presupuestos estéticos y constructivos más absolutos de modernidad.



39. Locomotora expuesta en el Pabellón de los ferrocarriles, en la Exposición Universal de París, 1937.

¹⁴⁵ Pierre Aufray. «Formes», *Cahiers d'Art*, num. 3 mars 1926 1ère année, p. 59: «On ne jurait plus que par le machinisme. Toute oeuvre d'art ou d'utilité domestique devait être faite à l'image de la machine, selon l'esprit que l'ingénieur avait mis dans la machine. Hors là, point de salut. Et nous avons vu des peintres chercher à se plier au formalisme de la machine, des architectes prôner des formes architectoniques conformes à l'imitation du bateau ou de chemin de fer, des meubliers construire des bahuts et des chaises aux formes inspirées de la machine, des verriers réaliser des flacons sur le principe d'un moteur... Autant des qualités remarquables et propres à nous faire aimer les machines».

Aufray resaltaba la belleza de las máquinas creadas por la mente y las manos del ingeniero sobre el papel, lo que Francis Picabia y Marcel Duchamp habían denominado años antes su celibato: eran bellas sin tener que remitirse a un modelo de la tradición y ellas mismas habían logrado convertirse en modelo. De modo que se asumían como bellezas monstruosas, bárbaras, porque no eran clásicas por su origen. Pero en tanto que bellas, la belleza de las máquinas también poseía un componente temporal. Aufray entroncaba así en la línea teórica baudelairiana, y conviene no olvidar que esa noción de la temporalidad de la belleza también había sido revisada por Adolf Loos a finales del siglo XIX¹⁴⁶:

«Estas formas son transitorias, como todas las cosas, e incluso más que el resto, porque se remiten únicamente a funciones. En una obra de arte como en un edificio, las necesidades más funcionales determinan las formas, las cuales participan, por un lado o por otro, en esa apariencia de lo inmutable que a veces nos parece observar en la extrema movilidad y en el continuo flujo de las cosas»¹⁴⁷.

La Exposition de 1937 supuso el momento de establecer y escribir en limpio las conclusiones del esfuerzo publicitario y propagandístico que llevaron a cabo escritores, artistas, arquitectos e ingenieros en favor de la industria y la tecnología aplicada finalmente a la vida diaria y doméstica. Raoul Dautry, Director General de los Ferrocarriles franceses, se manifestó en este sentido: «La razón de ser del progreso técnico es la de contentar lo mejor que se pueda al hom-

¹⁴⁶ Véase Adolf Loos. «Panorama de la Industria artística I (1898)», en *Escritos I (1897-1909)*, cit., p. 166: «Los cambios en la forma no nacen del deseo de renovación, sino del deseo de perfeccionar lo mejor. Pues lo que hay que darle a nuestro tiempo no es el sillón nuevo sino el mejor».

¹⁴⁷ Pierre Aufray. «Formes», cit., p. 59: «Ces formes sont transitoires, comme toutes les choses, et plus que toutes les choses, parce qu'elles se rapportent uniquement à des fonctions. Dans une oeuvre d'art comme dans une architecture, il y a dans la détermination de la forme des nécessités plus que fonctionnelles et qui font participer cette forme d'un côté, oh! d'un tout petit côté, à cette apparence de l'immuable qu'il nous semble quelquefois entrevoir dans l'extrême mobilité et dans le continuel écoulement des choses».

bre; es una tarea compleja sobre la cual la civilización actual, que es técnica, no ofrece grandes resultados... Pero hablemos aquí sólo de su confort y de las comodidades que ofrece en materia de transporte»¹⁴⁸. Dautry marcaba ahí la finalidad de la técnica al servicio de los medios de transporte y señalaba los cuatro puntos cardinales que habían dirigido y aún debían dirigir los pasos de artistas e ingenieros en un mundo tecnificado: comodidad, confort, regularidad y seguridad. Eran los términos que la SNCF se había apropiado tomándolos de la publicidad de las líneas ferroviarias privadas francesas, y dejaba claro con este gesto que los valores estéticos de los ferrocarriles eran inmutables: el orden, la precisión y, en tanto que máquinas, la belleza por la adecuación a su función y uso. Así, los ferrocarriles lograron finalmente ajustarse y regirse por los cánones de belleza clásica y las locomotoras se contemplaban como esculturas; esto ya lo constataban el texto de Aufray y la fotografía vertical de la Pacific: la locomotora como norma para el arte.

El crítico de arte Maurice Raynal también colaboró, como Dautry, en ese libro editado por Palacio de la Luz con motivo de la Exposición de 1937. Raynal escribió un artículo titulado «Lux perpetua» en el que justificaba la necesidad de poner la técnica en las manos del hombre: «La electricidad ha domesticado la luz. La luz entrará en nuestras casas como la luz solar, con una exactitud militar comparable a la de los astros... Ya no buscaremos nada para asegurar su perpetuidad, porque esta perpetuidad existe, y es la luz eléctrica quien asegura esta existencia»¹⁴⁹. El entramado de postes telegráficos, como ya lo habían sido las vías de tren en cuanto infraestructura necesaria para

¹⁴⁸ Raoul Dautry. «L'électrification des chemins de fer», en *L'Homme. L'Électricité. La Vie*, Paris, Éditions Arts et Métiers Graphiques, 1937, p. 19: «La raison d'être du progrès technique est de mieux contenter l'homme, c'est là une tâche complexe et sur laquelle la civilisation actuelle, qui est technique, ne donne pas de grandes lumières... Mais ne parlons ici que de son confort et de ses commodités en matière de transport».

¹⁴⁹ Maurice Raynal. «Lux perpetua», en *L'Homme. L'Électricité. La Vie*, cit., p. 56: «L'électricité a domestiqué la lumière. Elle entrera chez nous par les fenêtres comme la lumière solaire, avec une exactitude militaire comparable à celle des astres... Nous ne tenterons plus rien pour en assurer la perpétuité, car cette perpétuité existe, et c'est la lumière électrique qui assure cette existence».

la circulación de la energía, se había convertido desde mediados del siglo XIX en el garante de la perpetuidad de la vida, tras haberle sido arrebatada y conquistada a la divinidad: «La electricidad, como el vapor, se ha convertido en una fuerza de la naturaleza dominada que, lejos de ser atendida o mantenida, deberá ser y mantener a los demás»¹⁵⁰. Por otro lado, en la misma pretendida perpetuidad de la circulación de la energía residía su debilidad, ya que nada resultaba más sencillo que cortar los cables telegráficos y romper toda conducción de alimento vital.

Si la Exposición de 1937 supuso para Ozenfant la prueba de que el purismo había aprobado y con nota el examen de la historia, la crítica y los consumidores, en ese mismo año el grupo surrealista le dio su contrapartida. Lo hizo a través de una fotografía que acompañaba un artículo de Benjamin Peret titulado «La nature dévore le progrès et le dépasse», aparecido en el número 10, invierno 1937, de *Minotaure*. Se trataba de una de las pocas imágenes ferroviarias o alusiones explícitas a trenes que en sus revistas pudieron verse, salvo, la reproducción de las obras de de Chirico. Otra rareza ferroviaria de los surrealistas fueron las siluetas de locomotoras negras y blancas que marcaban el comienzo de cada párrafo de un artículo titulado «Chroniques. L'invention. L'ombre de l'inventeur», firmado por Louis Aragon, apareció en el número 1, diciembre 1924, de *La Révolution Surréaliste*. De este modo, y precisamente en 1924 y 1937, se podría decir que los surrealistas también acotaron el campo de actuación e intervención de los trenes en el arte de vanguardia: de la infiltración al camuflaje; de la osadía a la perdición. Además de servir como guías de la lectura, en el enrevesado y críptico texto de Aragon, las locomotoras podían aludir a la extraña y casi diabólica naturaleza que posee toda invención útil que ayuda a que la vida sea más cómoda y práctica; podían servir como agente de orden en un artículo que era un alegato al conocimiento vulgar frente al conocimiento científico y a su mé-

¹⁵⁰ Maurice Raynal. «Lux perpetua», cit., p. 55: «L'électricité est devenue, comme la vapeur une force de la nature domptée et qui, loin d'être servie, entretenue devra servir, entretenir».

todo de trabajo. Oscuro el discurso donde los haya, el hecho es que los surrealistas pusieron su primera cota ferroviaria en el primer número de su primera revista como grupo revolucionario. Ese orden propuesto, como se comprueba en las páginas de *Minotaure* de 1937, año en que se produce la total escisión del núcleo fuerte del surrealismo —André Breton y Louis Aragon— evidenciaba que se movían por vías paralelas, si no contrarias, a la otra corriente dominante de pensamiento artístico en la época: la doctrina lecorbusiana.

Como bien decía el título del artículo de Peret, la naturaleza hizo frente al progreso y acabó devorándole. La fotografía representa, o alude en manos surrealistas, el momento final de un combate; es un campo de batalla. Esa visión extraña y atemporal es el negativo de aquella otra instalada en el imaginario colectivo: la locomotora entrando en un túnel y devorando la montaña, perforándola, sangrándola. Aquí, en cambio, todo ocurría al exterior y era la naturaleza quien ganaba la partida. Al elegir esta siniestra fotografía de una vieja locomotora desvencijada y camuflada ya por el follaje selvático los surrealistas quisieron cuestionar el éxito de la tarea del arte a lo largo



40. Fotografía que acompañaba el artículo de Benjamin Peret «La nature dévore le progrès et le dépasse», *Minotaure*, num. 10, invierno 1937.

del siglo XIX y la de los presupuestos del arte racionalista en el siglo XX: la misión de domesticar las locomotoras para insertarlas pacíficamente en el paisaje. Tanto las maquillaron y desinfectaron en las últimas décadas, vendrían a decir con esta fotografía, que los trenes acabaron perdiendo su naturaleza maquinista, se debilitaron y fueron absorbidos por la naturaleza en su libre y caprichoso crecimiento. Es decir, que el proceso de inserción lo acabó la propia naturaleza al devorar a los trenes, al vencerlos, por estar abandonados, por haber descarrilado. La contestataria y también dictatorial postura de los surrealistas les exigía sentenciar que las leyes del arte las dictaba la naturaleza y no las locomotoras, la técnica o los ingenieros.

El año 1937 fue también el escenario para la final representación de la querella del realismo. Artistas, escritores, críticos, arquitectos y hombres allegados a las artes decidieron reunirse, a mediados de 1936, para abordar la cuestión del realismo al hilo de las directrices políticas lanzadas por los más importantes gobiernos europeos – Francia y el Frente Popular; Rusia y la política cultural estalinista; Italia y Mussolini; Alemania y Adolf Hitler-Goebbels. Lo que exigía el momento político de entonces al arte era la revisión del lenguaje plástico en tanto que el arte constituía el más poderoso vehículo de propaganda. Esa querella resultó una exhibición de poder e intereses particulares y un intento más por sistematizar y codificar las manifestaciones artísticas. Más politizado el término que un siglo antes, Louis Aragon y Le Corbusier sobresalieron con sus respectivas tesis. Para el primero el realismo todavía se enraizaba en la definición dada por Champfleury y que había querido que encarnase Courbet. Según ésta, el artista debía atenerse a los modelos que su propio tiempo le daba, ser un documentalista, y ocuparse de aquellos asuntos cuya denuncia pudieran redundar en mejoras en las condiciones de vida del hombre: «Es decir, que la naturaleza no sólo les ofrece [a los artistas] los elementos de su arte, sino que ellos han de pintar de tal modo que esos elementos sean provechosos para el hombre, para que logre armoniosamente erigirse en el dueño de la naturaleza»¹⁵¹.

¹⁵¹ Louis Aragon. «La querelle du réalisme», en cat. 1937. *Exposition Internationale*

Aragon se refería a los realistas del Frente Popular, como también al realismo socialista patrocinado por Stalin: «Este realismo dejará de ser un realismo dominado por la naturaleza, un naturalismo, para convertirse en un realismo, en la expresión consciente de las realidades sociales y parte integrante del combate que modificará estas realidades. En una palabra, será un realismo socialista o la pintura perderá su dignidad. Es una gran tarea, señores pintores, la que os corresponde...»¹⁵².

Para Le Corbusier, en cambio, el «nuevo realismo», que definió conjuntamente con Fernand Léger —encargado de la decoración del Palacio del Aire y el Pabellón de los Descubrimientos de la Exposición de 1937—, debía tomar la vía de la abstracción objetual, que era el lenguaje artístico y arquitectónico propio de la segunda era maquinista. Desde el ámbito maquinista, tan sólo un eslogan como «Velocidad=Arte abstracto» podía dirigir hacia ese nuevo realismo: la velocidad conduce a la desintegración material de los objetos, a su desaparición y a su abstracción en el momento de la representación plástica.

Louis Chéronnet, que en 1930 invitaba desde el recuerdo de la Gran Rueda de la Exposición Universal de París de 1900 a reconsiderar la fracción de tiempo que se había vivido del siglo, en 1937 se mantenía todavía con la rodilla en tierra ante la Torre Eiffel. Chéronnet escribió ese año un artículo para celebrar la fiesta de la electricidad y la exposición en general. Dio cuenta de que no sólo la luz contaba con un palacio, sino que también los trenes se habían hecho final-

des Arts et Techniques, París, Centre Georges Pompidou, 1979, p. 16 «C'est-à-dire que la nature ne leur fournit que les éléments de leur art, mais qu'ils peignent pour que ces éléments deviennent profitables à l'homme, pour le devenir harmonieux de l'homme maître de la nature».

¹⁵² Louis Aragon. «La querelle du réalisme», cit., p. 16: «Ce réalisme cessera dont d'être un réalisme dominé par la nature, un naturalisme, pour être un réalisme, expression consciente des réalités sociales, et partie intégrante du combat qui modifiera ces réalités. En un mot, il sera un réalisme socialiste ou la peinture cessera d'être dans sa dignité. C'est un grand rôle, Messieurs les peintres, qui vous est dévolu...».

mente merecedores de uno propio, pues eran una más de las manifestaciones del poder de la electricidad. Se les agasajó en el Palacio de los ferrocarriles, levantado como arquitectura efímera propia de las fiestas populares en la antigua estación de los Inválidos; su decoración corrió a cargo de Robert y Sonia Delaunay. Cuenta Chéronnet, y también lo hace la propia Sonia en sus memorias¹⁵³, que cuando Raoul Dautry vio los primeros paneles murales que el matrimonio había realizado se quedó estupefacto y maravillado; lo único que pudo añadir, aunque tarde, fue que les iba a enviar los últimos modelos de señales que la SNCF había diseñado, convencido de que podían serles útiles. Dautry no cayó en la cuenta de que éso era precisamente lo que llevaban haciendo los Delaunay desde hacía casi un cuarto de siglo: trabajar con el lenguaje ferroviario en sus cuadros y murales, en sus diseños textiles y en sus objetos de uso cotidiano. El comentario de Dautry era una prueba más de que el arte y los trenes llevaban tiempo usando el mismo código de circulación. Si los artistas habían sido fogoneros de las locomotoras de vapor a lo largo del siglo XIX, con la electrificación se convirtieron en los guardagujas que vigilaban la distribución de los trenes, el mantenimiento de sus vías, aseguraban los trayectos y la perfecta llegada de los viajeros y mercancías a sus estaciones de destino, y todo ello bajo una apariencia despreocupada y cromáticamente simultánea. De ahí que toda la ciudad se convirtiera, a los ojos de Chéronnet, en una gran estación central donde todo se presentaba como una maravillosa novedad. Defendía, además, que la fórmula «Arte y Técnica» no era cosa vana:

«Ahora todo está en su sitio, y no tiene mérito afirmar que estos inmensos paneles constituyen el decorado que mejor podía servir de fondo a los “compuestos aerodinámicos”, a las máquinas registradoras de test, a los motores de corte y a los aviones hundiéndose en el cielo. Ellos sólo podían exaltarlo y acompañarlo líricamente. Cualquier otra cosa hubiera resultado una pálida anécdota, una imagen triste del atropello del hombre por las fuerzas desencadenadas... Robert

¹⁵³ Sonia Delaunay, *Nous irons jusqu'au soleil*, París, Éditions Robert Laffont, 1978, p. 114.

Delaunay nos ofrece una síntesis de París, inmenso resplandor de ondas luminosas alrededor del gigantesco pilón que es la torre Eiffel. París, gloriosa estación central. ¿Se podría expresar mejor el maravilloso júbilo por las últimas conquistas del hombre?»¹⁵⁴.

Cheronnet continuaba el discurso decimonónico de alabanza al progreso, a la técnica, a los trenes, a la circulación y a la incidencia de todos estos factores en el arte, para quien las exposiciones universales habían servido como marco y grandilocuente escenografía. Su discurso bien se asemejaba a aquellas reseñas de exposiciones del siglo anterior; y si París era la estación central, esa misma disposición exigía otros centros de producción y distribución:



41. Entrada al Pabellón de los ferrocarriles, en la Exposición Universal de París, 1937.

¹⁵⁴ Louis Chéronnet. s.t., *Marianne* (num. 252, Paris 18 août 1937), en cat. 1937. *Exposition Internationale des Arts et Techniques*, cit., p. 15: «Maintenant tout est en place, et il n'y a aucun mérite à affirmer que ces immenses panneaux constituent bien le décor qui pouvait le mieux le servir de fond à des 'compounds aérodynamiques', à des machines enregistreuses de test, à des moteurs en coupe et à des avions fonçant en plein ciel. Eux seuls pouvaient l'exalter et l'accompagner lyriquement. Toute autre chose n'eût été que pâle anecdote, qu'image d'un triste d'écrasement de l'homme par des forces déchaînées... Robert Delaunay nous offre une synthèse de Paris, immense rayonnement d'ondes lumineuses autour du gigantesque pylone de la tour Eiffel; Paris glorieuse gare centrale. Pourrait-on mieux exprimer la merveille allégresse des dernières conquête de l'homme?».

«Otra cosa aún. ¿La Exposición Universal no os ha demostrado claramente que el arte y la industria se descentralizan? Hoy en día hay veinte capitales de arte en Europa, y si París continua como la ciudad por excelencia, no es menos verdad que Londres, Viena, Berlín, Madrid, Roma, San Petersburgo y Nueva York se están sacudiendo del yugo francés y buscan crearse mediante lo pintoresco nacional una autonomía literaria, científica, social y artística. Es la corriente moderna... Es una cosa incomprensible que, en una época como la nuestra se establezcan todavía distinciones entre el arte propiamente dicho y el arte industrial... ¿Es que un gran orfebre, un gran ebanista o un gran ceramista no son artistas de la misma familia intelectual que los otros artistas?»¹⁵⁵.

Disconforme con la línea oficial de la Exposición de 1937, Le Corbusier, desde su despacho del CIAM¹⁵⁶, propuso una alternativa: *1937-Exposition de l'habitation*. Estableció un catálogo de posibles soluciones constructivas y urbanísticas con las que resolver las dos grandes cuestiones que ocupaban a los CIAM: la arquitectura y el urbanismo. Si parecía que el tema de la casa moderna se había enfriado algo, no suavizó su temperatura el asunto referido a la relación ya centenaria del arte y la técnica. Le Corbusier polemizó

¹⁵⁵ Émile Bergerac. «Programme», *La vie moderne. Journal hebdomadaire illustré. Littéraire et artistique*, num 1, jeudi 10 avril 1879, p. 3: «Autre chose encore. L'Exposition Universelle ne vous a-t-elle pas démontré clairement que l'art et l'industrie décentralisent. Il y a aujourd'hui vingt capitales d'art en Europe, et si Paris reste la Ville par excellence, il n'en est pas moins avéré que Londres, Vienne, Berlin, Madrid, Rome, Pétersbourg, New-York sont en train de secouer le joug français et de chercher à se créer par le pittoresque national une autonomie littéraire, scientifique, sociale et artistique. C'est le courant moderne... C'est une chose incompréhensible que, à une époque comme la nôtre, on en soit encore à établir des distinctions entre l'art proprement dit et l'art industriel... Est-ce que un grand orfèvre, un grand ébéniste, un grand céramiste ne sont pas des artistes de la même famille intellectuelle que les autres artistes?».

¹⁵⁶ El 5 CIAM, con el lema «Logis et loisirs», se celebró en París entre los días 28 de junio y 2 de julio de 1937 y coincidió con la Exposición Internacional de las Artes y Técnicas en la vida moderna. Esta convocatoria fue un intento más de proselitismo racionalista, una nueva ocasión para definir el modelo habitacional y una nueva demostración del poder de los arquitectos en la toma de decisiones sobre los asuntos de la vida del hombre moderno.

sobre el planteamiento de la exposición y arremetió contra el orden mismo en el que aparecían las palabras Arte y Técnica en el enunciado, pues percibía relaciones de dependencia del segundo término sobre el primero. Para él, el arte era la expresión más perfecta de la técnica, «la manera del actuar correctamente en todos los campos y en la producción de una sociedad»¹⁵⁷. Interpretó el orden de los términos elegido por la organización como la prueba de la insistencia en hacer artística, reconfortante y amable la técnica. Y recordó, como turbio antecedente, el complot de decoradores y estamentos de poder que percibió en la Exposición de Artes Decorativas de 1925. «Hacer la vida, no decorarla», fue el lema de Le Corbusier en 1937.

En el mismo año 1937, además de la Exposición de París y la de Arte degenerado de Munich, tuvo lugar en Dusseldorf la Exposición estatal del trabajo y la producción del pueblo. Lo que allí se vio, en palabras del pintor Mario Sironi, que fue en calidad de cronista de la *Rivista illustrata del popolo d'Italia*, fue la constatación del estado de asepsia en el que se encontraba el arte –pintura y escultura– respecto a la arquitectura por la pretendida humanización de los principios del racionalismo: «Es verdad que, en esta exposición, el racionalismo intenta humanizarse y, desde ahora, demuestra que es una escuela de simplicidad fundamental, constituida a partir de pura y auténtica nitidez»¹⁵⁸. Pero la constatación de la conquista del purismo constituía precisamente el asombro de Sironi, pues cayó en la cuenta de la paradoja: si se trataba de una exposición consagrada al trabajo y la producción, lo que habían expulsado de los pabellones era precisamente toda señal de trabajo, esfuerzo y ruido:

¹⁵⁷ Le Corbusier «Monographie du “Pavillon des Temps Modernes” à l’Exposition Internationale “Art et Technique” de Paris 1937» (*Europe*, avril 1938), en *Des canons, des munitions. Merci! Des logis, SVP*, cit., pp. 5-7: «la manière du bien faire en toutes les actions et production d’une société».

¹⁵⁸ Mario Sironi. «Art et Technique à l’exposition *Shaffendes Volke* de Düsseldorf», en *L’art me semblait une chose si grand...*, París, École National Supérieur des Beaux-Arts, 1998, p. 206: «Il est vrai que, dans cette exposition, le rationalisme cherche à s’humaniser, et que désormais il montre qu’il demeure une école de simplicité fondamentale, faite de pure et authentique clarté».

«Se observa un exceso inversamente proporcional de racionalidad y de simplicidad absoluta en el modo de exponer, ingenioso y siempre muy delicado, pero tan elemental y despojado como el de una oficina o un laboratorio. Por lo tanto, ausencia de retórica y de pompa, pero a menudo también presencia dominante de una inflexibilidad que no compensa por su elegancia el vacío frío y severo de la rígida enumeración abstracta y problemática de lo que se expone... Si se piensa en el trabajo, en el trabajo ruidoso, riguroso y potente, junto a las máquinas que giran y se mueven, monstruos de acero con brazos excéntricos y torcidos, con terribles movimientos de engranajes alucinantes e implacables... si se piensa en las celebraciones del trabajo, con su alegría serena, sus frutos opulentos, sus conquistas prodigiosas que, tras el heroísmo lírico de los ejércitos y del sacrificio de la guerra, han expresado los temas más elevados del poema de la vida humana contemporánea, entonces, verdaderamente, la exposición de Dusseldorf nos resulta un poco fría y afónica con su carácter programático, su marco flexible pero refinado y abstracto, como si no fuera el trabajo, y sobre todo el trabajo alemán, lo que se quisiera exaltar en la exposición»¹⁵⁹.

Desde el gobierno y los ministerios de trabajo y propaganda alemanes no sólo se estaba incentivando que no apareciera ni el sudor como señal de trabajo ni la real maquinaria que en las fábricas se uti-

¹⁵⁹ Mario Sironi. «Art et Technique à l'exposition *Shaffendes Volk* de Düsseldorf», cit., pp. 205-206: «Il y a un excès inverse de rationalité et de simplicité absolue dans le mode d'exposition, ingénieux et toujours très délicat, mais aussi élémentaire et dépouillé que celle d'un bureau ou d'un laboratoire. Absence donc de rhétorique et de pompe, mais souvent aussi présence dominante d'une raideur qui ne compense pas toujours par son élégance le vide froid et sévère de la rigide énumération abstraite et problématique de ce qui est exposé... Si on pense au travail, au bon travail bruyant, rude et puissant et, à côté des machines qui tournent et qui s'agitent, des monstres d'acier aux bras excentriques et tordus, aux terribles mouvements des engrenages hallucinants et implacables... si on pense aux célébrations du travail, avec sa joie sereine, ses fruits opulents, ses conquêtes prodigieuses qui, après l'héroïsme lyrique des armes et du sacrifice de la guerre, ont exprimé les thèmes les plus élevés du poème de la vie humaine contemporaine : alors, vraiment, l'exposition de Düsseldorf nous paraît un peu froide et aphone avec son caractère programmatique, son cadre souple, mais raffiné et abstrait, comme si ce n'était pas le travail et surtout le travail allemand que l'on voulait exalter à l'exposition de Düsseldorf».

lizaba, sino que también se apuntaron al gusto quirúrgico que extirpaba y eliminaba los trenes y las locomotoras. De 1937 es una serie de carteles de Hein Neuner para el Reichbahn y cuyo eslogan era: «el confort del viaje en tren». Esos carteles compendiaron propagandística y gráficamente toda la labor desarrollada por los artistas y los políticos durante los últimos cien años: el proyecto de estetizar el tren y convertirlo en paradigma del habitar del hombre nuevo que había surgido con la revolución industrial. En esos carteles se daban cita todas las premisas ferroviarias lanzadas, modeladas, matizadas, ampliadas y poetizadas desde la primera mitad del siglo XIX. De modo que ningún contenido sobresalía ahí por su novedad; al contrario, era la constatación de la supervivencia de los principios organizativos – industria, trabajo y vivienda– sobre los que se sustentaba el siglo que las redes ferroviarias habían ayudado a desarrollar.



42. Hein Neuner. *El confort de viajar en tren*. Cartel para la Reichbahn, 1937.

El año 1937 supuso a nivel mundial el desagüe de todo lo que se había realizado conjuntamente en materia de arte y ferrocarriles. La exposición de Dusseldorf y esos carteles de Neuner, como también la película censurada de Willy Zielke, supusieron la contribución alemana a la eliminación de toda locomotora y viajero de la vista. Pero su magno proyecto, dominar y divinizar el vacío dejado por los trenes y las masas, concluyó con los viajes de los trenes regulares que trasladaban a los prisioneros de las ciudades a los campos de trabajo y concentración.

En uno de aquellos carteles de Neuner se comprueba que la idea del confort decimonónico ha sido llevada a su máxima expresión: aniquiló incluso la noción y la representación misma del vagón y confirmó que el compartimento de tren era un salón. A su vez, el salón había sido reducido a su mínima expresión, lo ha sometido a un proceso radical de vaciado, sin muebles y sin arte: un sofá y una alfombra. El vagón, o el salón, de este anuncio se desplazaba sobre una vía de tren metamorfoseada en alfombra y se mantenía suspendido sobre un fondo negro. El viaje que ahí proponían los ferrocarriles alemanes no se sometía ni a tiempo ni a lugar alguno. Tal y como había ocurrido en las casas al quedar desahuciado de ellas el arte, éste era un viaje en un vagón sin puertas ni ventanas, sin paisaje y, por lo tanto, sin experiencia del arte. Los protagonistas de esta escena de interior abstracto eran una pareja sonriente y bien vestida a la moda: ella alegre y despreocupada; él hablador, con un cigarro en una mano y un periódico en la otra. Por sus atributos se sabe que son viajeros, pues son los que, en 1847, Jules Janin distinguió como los adecuados: viajar consistía en leer el periódico y en fumar el cigarro; acciones, por otro lado, muy vinculadas al ámbito de lo privado.

Otro de los carteles de esta serie representaba una pareja vista desde fuera del vagón, a través de una ventana cuyo cristal está casi bajado. Un pequeño bodegón de uvas aparece en la esquina de la mesa plegable dispuesta delante de los viajeros. El hombre está recortado y toda la atención se centra en la mujer, sentada junto a la ven-

tana, que sostiene un libro entre las manos y levanta soñadora la vista para mirar a través del cristal. Había sido también Janin quien sentenció que todo el mundo era poeta en un tren, y esta mujer, cien años más tarde, así lo ejemplificaba al dejar su vista correr por el paisaje que la velocidad y los ferrocarriles construían para ella, del mismo modo que la lectora del cuadro de Manet detenía su lectura sentada en la verja de la estación de Saint-Lazare. Los personajes de estos dos carteles han sufrido ese mismo trastrocamiento de los espacios públicos y privados; ahí viajar se propone como el espacio del confort, la prolongación de la vivienda, la casa insertada en un circuito de unidades espaciales en circulación constante.



43. Hein Neuner. *El confort de viajar en tren*. Cartel para la Reichbahn, 1937.

Michel Seuphor, fundador de *Cercle et Carré*¹⁶⁰, bandera del purismo en su vertiente racionalista y defensor de los principios del constructivismo neoplasticista, convirtió las páginas de su revista en el soporte espiritual de la racionalización neoplatónica del binomio belleza-verdad de la segunda época maquinista dominada por el principio del orden:

«35. *En favor* de todo lo que es racional. *En contra* del desorden sea cual sea y que no concierne a él mismo. Se puede concebir una revolución sin una gesticulación romántica, sin tener que recurrir a la fuerza bruta... Una revolución que no sea una guerra social, sino una fase de la evolución del mundo. 36. Salva-guardar la paz por el orden se convierte en una profesión de fe y en un objetivo. El orden, la paz, es el cielo deseado y realizable más allá de nuestras neuras-tenias diarias... 38. ... La abstracción del mundo real, su secreto matemático y arquitectónico, se convierte en el alimento sustancial de nuestro mundo cere-bral»¹⁶¹.

Tan cristalina era la tarea que debía cumplir esta revista, la de enfatizar la abstracción del arte y la arquitectura como los envoltorios requeridos y adecuados al hombre integral de esos tiempos, que nombres como el de Le Corbusier, Piet Mondrian, Fernand Léger o el mismísimo Emile Jacques-Dalcroze firmaron algunos de los más importantes artículos ahí aparecidos. Para no dejar dudas sobre su ideario, en el tercer y último número de *Cercle et Carré* apareció un artículo titulado «La fonction plastique de l'architecture», de J. A. Gorin.

¹⁶⁰ De la revista *Cercle et Carré* se publicaron tan sólo tres números, entre el 15 marzo y el 30 junio de 1930.

¹⁶¹ Michel Seuphor. «Pour la défense d'une architecture», *Cercle et Carré*, num. 1, 15 mars 1930, s. p. [reprod. fac. París, Éditions Jean-Michel Place, 1977]: «35. *Pour tout ce qui est rationnel. Contre le désordre quel qu'il soit, celui-ci ne visant que lui-même. On peut concevoir une révolution sans gesticulation romantique, sans recours à la force brutale... Une révolution qui n'est pas guerre sociale, mais une phase de l'évolution du monde. 36. Sauvegarder la paix par l'ordre, c'est là une profession de foi et c'est un but. L'ordre, la paix, c'est le ciel désiré et réalisable par delà nos nervosités quotidiennes... 38... L'abstraction du monde réel, son secret mathématique et architectonique devient la nourriture substantielle de notre monde cérébral*».

Su autor se ocupó de la acomodación y la decoración doméstica desde el punto de vista neoplasticista y que, sin sorpresas, entroncaba también con la estética del desamueblar liderada por Jean-Michel Franck:

«La evolución constante del neoplasticismo permite prever para el futuro la posibilidad de crear en nuestra vida material un ambiente plástico de mayor grado moral y social... De este modo, la arquitectura corresponderá a las necesidades materiales y espirituales del hombre integral. En todos los tiempos el hombre ha tenido necesidad de contemplación plástica, pero el hombre de los tiempos nuevos la exigirá pura, despojada de las más pequeñas escorias del pasado, y el neoplasticismo cumplirá exactamente este papel en la arquitectura»¹⁶².

El discurso de Seuphor, que se prolongó más allá de la revista *Cercle et Carré*, se organizaba con los elementos de la tradicional retórica artística. Con sus fórmulas apelaba a los artistas a asumir y cumplir tareas en esos tiempos de progresiva y deseada mecanización de la vida:

«La religión, por ella misma, puede confiar misiones al arte. Puede plantear los problemas metafísicos más sutiles ya que el arte los va a resolver mejor que la rutinaria teología. Entonces, ella logrará el éxito incluso en la propaganda, puesto que, en este caso, el objetivo es noble y la idea elevada. No se puede comparar la religión con la política, que es el arte de obrar con astucia con los números y que, por lo tanto, entra en conflicto continuo con la calidad. Si el mundo fuera solamente materia, el arte sería ahí una anomalía, su presencia resultaría inexplicable. En cambio, el arte es

¹⁶² J. A. Gorin. «La fonction plastique de l'architecture», *Cercle et Carré*, num. 3, 30 juin 1930, s. p. [reprod. fac. cit.]: «L'évolution constante de la néoplastique permet de prévoir pour l'avenir la possibilité de créer dans notre vie matérielle une ambiance plastique de la plus haute importance morale et sociale... Ainsi l'architecture correspondra aux besoins matériels et spirituels de l'homme intégral. De tous les temps l'homme a en besoin de contemplation plastique, mais l'homme des temps nouveaux l'exigera pure, dépouillée des moindres scories passéistes, et la néoplastique purement abstraite, remplira exactement ce rôle dans l'architecture».

justamente el índice de lo que de espiritual la materia contiene en potencia, señala que el hombre no es sólo carnal, egoísta, codicioso, violento, sino a veces también noble. Digamos: el arte es la nobleza de un medio que es generalmente innoble. Su presencia misteriosa es una especie de redención del mundo. Existe un plano divino en la misión del arte, y aquellos que son sus ejecutores son la verdadera aristocracia de este mundo, la única que merece este admirable nombre griego»¹⁶³.

Lo que Seuphor denominaba aristocracia artística, Ossip Brick, desde Moscú y en 1918, lo había llamado artista-proletario, otra manera de calificar al artista en su posición de vanguardia cumpliendo una misión al frente del nuevo orden social: «Son aquellos y sólo aquellos quienes crearán el arte del futuro... El artista-proletario produce constantemente lo nuevo, y ahí reside su significativa aportación a la sociedad»¹⁶⁴. El arte religioso, el que responde a una misión, es la capa o maquillaje de las máquinas y las locomotoras de hierro, sentenció también Seuphor, que redime y salva al mundo, que lo cura de las enfermedades y desviaciones en las que se hunde y asfixia el hombre que vive en el exceso del ornamento y en la pasividad física e intelectual.

¹⁶³ Michel Seuphor. «Mission spirituel de l'art - Sophie Taeuber-Arp», en *Le style et le cri. Quatorze essais sur l'art de ce siècle*. Paris, Éditions du Seuil, 1965, pp. 137-139: «La religion, elle, peut confier des missions à l'art. Elle peut même lui poser les problèmes métaphysiques les plus subtils, l'art les résout mieux que la routinière théologie. Alors il réussit même dans la propagande, parce que, ici, le but est noble, l'idée élevée. On ne peut jamais en dire autant de la politique, qui est l'art de ruser avec le nombre, et qui, de ce fait, se trouve en conflit perpétuel avec la qualité. Si le monde est seulement matière, l'art y est une anomalie, sa présence y est inexplicable. Mais l'art est justement l'indice que la matière contient de l'esprit en puissance, que l'homme n'est pas seulement charnel, égoïste, rapace, violent, mais parfois noble aussi. Disons: l'art est la noblesse d'un milieu généralement ignoble. Sa présence mystérieuse est une sorte de rédemption du monde. Il y a un plan divin de la mission de l'art, et ceux qui en sont les exécutants sont la véritable aristocratie de cette terre, la seule qui mérite ce beau nom grec».

¹⁶⁴ Ossip Brick. «Le prolétaire-artiste» (*Iskousstvo Kommouny*, Petrograd, 1918, num. 2), cit. en cat. *Utopies et réalités en URSS, 1917-1934. Agit-prop-design-architecture*, Paris, Centre Georges Pompidou, Centre de Création Industrielle, 1980, p. 27: «Ce sont eux et eux seuls qui créeront l'art de l'avenir... L'artiste-prolétaire produit constamment du nouveau: c'est en cela que réside son apport significatif à la société».

VII. El caso de la Bauhaus de Dessau.

1. Una escuela, una fábrica, un tren.

Que una vivienda moderna podía entenderse como un vagón no era, ni siquiera en 1924, una fórmula exclusiva anunciada y ejemplificada por Le Corbusier. El arquitecto alemán Walter Gropius, por entonces director de la Bauhaus Estatal de Weimar —resultado de la unión y reorganización, en 1919, de la Escuela de Artes y Oficios del Gran Ducado de Turingia y la Escuela de Bellas Artes— se convirtió también en uno de los adalides de este presupuesto arquitectónico. Gropius había aprendido mucho antes de que Le Corbusier enunciara esta fórmula que el vagón, y el tren en su conjunto, podía proporcionar las claves con las que solucionar el problema de la vivienda en serie para las clases medias.

Gropius, que se había formado como arquitecto en el estudio berlinés de Peter Behrens, y junto a Adolf Meyer, fue testigo privilegiado de la revolución arquitectónica alemana emprendida por los arquitectos que se agruparon en la Liga de talleres alemanes, el *Deutscher Werkbund*, fundado en Munich en 1907. Muthesius, Joseph Maria Olbrich, Joseph Hoffman, Bruno Taut y el propio Behrens, entre otros, dejaron constancia teórica y práctica de que el futuro de la arquitectura pasaba por la colaboración con la industria. Esta renovación significó la formulación de un lenguaje racionalista que abogaba por soluciones funcionales teñidas de un alto grado de esteticismo. Una de las tareas del *Werkbund* fue la dignificación del trabajo y de sus lugares mediante la arquitectura; así, también participaron en la conversión de las fábricas en templos de la producción. Una de las cotas arquitectónicas más altas a este respecto la marcó el maestro de Gropius con la fábrica que construyó para la compañía AEG, en Berlín, en 1907. Ahí puso de manifiesto que los materiales de construcción —ladrillo, hierro y cristal— recíprocamente servían para

alimentar la cadena de producción que albergaba esa fábrica de turbinas.

En 1911 Walter Gropius recibió el encargo de diseñar y construir el edificio central de la fábrica de hormas de zapatos Fagus, que realizó en colaboración con Adolf Meyer. Este proyecto supuso un estadio más de la nueva arquitectura fabril alemana de las primeras décadas del siglo XX. Ese mismo año, la comisión de la exposición del Deutscher Werkbund, preparando la que debía celebrarse en 1914 en Colonia, le encargó la realización de una serie de edificios y pabellones. Para dicha exposición, la Compañía de ferrocarriles de Prusia le pidió el diseño de dos modelos de locomotoras diesel, las cuales fueron fabricadas en Königsberg. Los modelos que presentó revelaban el deseo de superar, tanto por parte de la industria como por la de los arquitectos e ingenieros, la etapa de las viejas locomotoras de vapor y la voluntaria estetización de la máquina: al incidir en el principio de colaboración entre arte e industria defendido por el Werkbund; por aplicar los mismos principios estéticos de depuración de líneas, perfiles y ornamentos y por lograr la adecuación de la forma a su función. En esos dos modelos Gropius rebajó, pulió y casi eliminó la chimenea de la locomotora, pues ya no se alimentaba con carbón, y además pretendió geometrizar, abstraer y aerodinamizar su cuerpo. Gropius salió más que satisfecho de esas pruebas, tal y como declaró años más tarde: «Esta fábrica [Faguswerk] y los edificios que me



1. Walter Gropius. Diseño de locomotora, 1913.

fueron confiados en la Exposición del Werkbund de 1914 de Colonia contienen ya las características esenciales de mi trabajo posterior»¹, y ahí estaban incluidos los modelos de las dos locomotoras.

Según el propio arquitecto, fue al regresar de las trincheras y tras la propuesta de Henry van de Velde para sucederle al frente de la Escuela de artes aplicadas de Weimar cuando reflexionó sobre el trabajo iniciado en 1914 y tomó conciencia de la tarea a la que estaban llamados los arquitectos². Fue entonces cuando prendió en él la posibilidad de convertirse en director, aleccionador y cabeza rectora de la nueva arquitectura y del nuevo arte adecuado a los tiempos industriales dominados por los procesos técnicos de producción. En esos años apostó por racionalizar de la arquitectura, con implicaciones higienistas y de depuración tanto ideológicas, emocionales y ornamentales. Se manifestó a favor de que el principio de la estandarización dominara en el proceso de la ideación y en la producción de objetos artísticos y que, en el ámbito de la arquitectura, se ejemplificase con la prefabricación y el montaje de viviendas en serie. Al hacerse cargo de la dirección de la Bauhaus de Weimar pudo poner en práctica su idea de la unión de la artesanía con la industria en los procesos y los resultados y definir un nuevo arte con una clara vocación y finalidad social. Ahí estaban señalados los dos principios rectores de todo su trabajo: el reconocimiento de la necesidad de la colaboración entre arte e industria para el desarrollo del país, sobre todo desde el punto de vista económico, y el convencimiento de que era él, como arquitecto, quien debía erigirse en elemento puente entre el ámbito de la creación y el de la producción, entre la escuela y la fábrica, esto es, en director de un laboratorio del arte. La Bauhaus fue, pues, un instituto de formación y un lugar de producción³. Sus escritos, desde abril de

¹ Walter Gropius. *La nueva arquitectura y la Bauhaus*, Barcelona, Editorial Lumen, 1966 [1935], p. 52.

² Walter Gropius. *La nueva arquitectura y la Bauhaus*, cit., p. 55: «En este período me di cuenta por primera vez de la trascendencia de la tarea de los arquitectos de mi generación. Comprendí que un arquitecto no puede pretender realizar sus ideas mientras no pueda influir sobre la industria de su país hasta el punto de que surja como resultado una nueva escuela de diseño y ésta adquiera la suficiente autoridad».

³ Christian Bouqueret. «Bauhaus et Photographie», en *Bauhaus photographie. Rencontres*

1919, fecha en la que asumió la dirección de la Bauhaus de Weimar, y sobre todo los que elaboró en Dessau (1925-1928), traslucen los principios organizativos artísticos con una fuerte impronta productivista: aborda el papel del arte, la misión social que debía desempeñar y la posición privilegiada del artista dentro de la comunidad:

«Sólo donde los hombres se muestran espontáneamente dispuestos a recibir la semilla de una nueva germinación cultural es posible que ésta arraigue y se propague. Finalmente, sólo donde cada faceta de la vida pública esté bajo la acción de las energías creadoras, podrá desarrollarse una unitaria actitud de la sociedad, correspondiente a la legitimidad de la estructura social, imprescindible para el desarrollo cultural. [...] Por mi interés apasionado en este problema, y la conciencia de que un solo “visionario” tiene escasas probabilidades de cambiar el sistema pedagógico y el proceso de industrialización, hace ya casi cuarenta años formé el proyecto de fundar un instituto experimental, la Bauhaus»⁴.

Gropius se autorizó así mismo como visionario del mismo modo que otros artistas contemporáneos se hacían llamar iluminados, emisarios, profetas o apóstoles de la misma religión: la de la producción artística en los tiempos sometidos y amenazados por el perfeccionamiento continuo de la técnica, y donde la experiencia del arte debía ser una necesidad de orden espiritual. En este sentido, el discurso de Gropius constituyó un ejemplo más de las arengas de la vanguardia europea en su deseo e intento por legitimar su actuación al defender y desarrollar un trabajo de vanguardia artística:

«Queríamos con nuestra educación [en la Bauhaus] producir una actitud espiritual creadora que contribuyese a devolver a la arquitectura y al diseño de la época actual el carácter de un arte social que interesase a toda la sociedad... Para volver a lograr un objetivo

internationales de la photographie, Arlés, Musée Réattu, 1983, p. 7.

⁴ Walter Gropius. *Apolo en la democracia*, Caracas, Monte Ávila Editores, 1968 [1962], pp. 16 y 30.

semejante tenemos que otorgar al artista el mayor grado de influencia. Tenemos que insertarlo en el marco de nuestra industria como miembro con los mismos derechos que el resto del equipo de trabajo, junto al ingeniero, al científico y al hombre de negocios. Si la democracia quiere llegar a su madurez, tendrá que otorgar al artista el prestigio que le corresponde»⁵.

Gropius abogaba por un lugar donde el trabajo, entendido como producción, y el arte no sólo marcharan a la par, sino que debían convertirse en los motores primeros con los que alcanzar el objetivo de la paz universal. Desde hacía un siglo el arte maquillaba y adelgazaba las locomotoras, y el ejemplo ferroviario pudo convertirse en uno de los soportes del pensamiento artístico y arquitectónico de Gropius. Tras los modelos de 1913, cabe pensar que pudo retomar simbólica y funcionalmente la idea de la circulación y la producción consustancial a los ferrocarriles para el proyecto final de la sede de la Bauhaus en Dessau (1925), pues la escuela de Weimar tuvo que cerrar sus puertas por cuestiones económicas fundamentalmente.

Para Gropius, y también para Le Corbusier, en tanto que cabezas visibles, pensantes y ejecutantes de las convulsiones por la renovación de los principios del arte y la arquitectura tras la Primera Guerra mundial, la cuestión prioritaria era definir qué era la arquitectura moderna para poder trabajar desde sus cimientos y ofrecer una solución al problema más crucial entonces planteado: la vivienda del nuevo hombre en ese mundo que se publicitaba de igualdad universal. Gropius pensó la Bauhaus como una gran fábrica-escuela de arte arquitectónico moderno, porque todo lo que ahí se realizara se situaría a medio camino entre el producto industrial y el artesanal; y debía ser la arquitectura, considerada fundamentalmente como espacio⁶, quien dictara las medidas de los objetos de uso cotidiano, las telas, el mo-

⁵ Walter Gropius. *Apolo en la democracia*, cit., pp. 32 y 34.

⁶ Auguste Perret, uno de los más importantes pioneros de la arquitectura moderna, ya definió la arquitectura como el arte de organizar el espacio.

biliario, etc.⁷ La pintura, entendida como una de las Bellas Artes, no existía allí de manera aislada, como tampoco la escultura, sino que su conocimiento y dominio era uno de los requisitos para diseñar cu-berterías, juegos de café o lámparas bellas por su forma y adecuadas a su función. Produjeron sus objetos de uso cotidiano, textiles y muebles atendiendo a principios de economía industrial basados en el uso de patrones y unidades modulares que agilizaban y reducían el tiempo y los costes de producción. En opinión de Giulio Carlo Argan, uno de los mayores aciertos de la Bauhaus fue el de haberse servido de los medios industriales de producción, pues era la vía óptima para introducir el arte en la vida social moderna⁸.



2. Karl J Jucker y Wilhelm Wagenfeld.
Lámpara, 1923.

⁷ Walter Gropius. «Bauhaus, Dessau: Principios de la producción de la Bauhaus» (Hoja impresa publicada por la Bauhaus de Dessau en marzo de 1926), en Hans M. Wingler. *La Bauhaus. Weimar, Dessau, Berlin. 1919-1933*. Barcelona, Gustavo Gili, 1975 [1962], p. 131: «La Bauhaus quiere aportar su contribución al desarrollo contemporáneo del problema de la vivienda, desde el utensilio doméstico más sencillo hasta la casa habitable en todos los detalles».

⁸ Giulio Carlo Argan. *Walter Gropius y el Bauhaus*, Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 1977 [1951], p. 20.

La Bauhaus, en tanto que escuela de diseño, se atribuyó la tarea de crear objetos de lujo debidos a un espíritu creativo; y como fábrica asumió los procesos de producción industrial. Debido precisamente a esta doble naturaleza, esos mismos objetos se convertirían en productos de consumo con un precio moderado de compra, ya que no se venderían como objetos únicos sino que habían sido producidos en serie: «Muchas de las cosas que hoy consideramos como objetos de lujo serán sólo elementos estándar de las casas de mañana»⁹. No sólo aplicaron el principio de la estandarización a los objetos de uso cotidiano que salían de los talleres de la Bauhaus, sino que la arquitectura y las viviendas sociales que le fueron encargadas a Gropius en esos años también siguieron la norma de la serie y el estándar. El ejemplo lo constituye la colonia de viviendas que construyó en Dessau-Torten (1926-1928): concibió cada una de ellas con jardín y una pequeña parcela cultivable; de manera que ideó casas donde se producía y se consumía continuamente. A partir de la definición de arquitectura como las soluciones que el espacio requiere para ser organizado y articulado, Argan señaló que al edificar viviendas con módulos prefabricados la arquitectura sobrepasaba los límites de actuación que hasta ese momento se le habían estipulado y alcanzaba los del urbanismo:

«Por este motivo, el desenlace lógico de la prefabricación no es la arquitectura, al menos en el sentido tradicional de la palabra, sino el urbanismo considerado como arquitectura extendida a toda la zona, en el que se entrelazan y desarrollan las relaciones de colaboración económica y social de una comunidad... El urbanismo, entonces, ya no es más una premisa general de la arquitectura sino que es su propia forma histórica actual: precisamente una arquitectura entendida como “actividad colectiva”»¹⁰.

En Weimar, pero sobre todo en Dessau, el lema de la escuela bien pudo ser «producir para utilizar y ocupar el espacio». Si la arqui-

⁹ Walter Gropius. *La nueva arquitectura y la Bauhaus*, cit., p. 47.

¹⁰ Giulio Carlo Argan. *Walter Gropius y el Bauhaus*, cit., p. 69.

tectura era para Gropius una cuestión de espacio, en la Bauhaus se enseñaba a ocuparlo: ya fuera con el propio cuerpo, como se encargó Oskar Schlemmer en el taller de teatro¹¹ —«[...] el espacio, si se considera normativo para todo lo que tiene lugar dentro de sus límites, determina igualmente el movimiento del bailarín que se mueve en él»¹²—, o con los objetos que los alumnos creaban. En la Bauhaus la arquitectura dominaba y aprendieron a organizar el espacio, a tomar conciencia de él, a recorrerlo y transitarlo.

A este respecto fue ahí donde calaron las teorías teosóficas y antroposóficas desarrolladas por Rudolf Steiner desde comienzos de siglo y seguidas por algunos de los más importantes profesores de la Bauhaus, como fueron Johannes Itten y Wassily Kandinsky. Para Stei-



3. Walter Gropius. Colonia Dessau-Torten, 1928.

¹¹ Cit. en cat. *Utopías de la Bauhaus. Obra sobre papel*, Madrid, Centro de Arte Reina Sofía, 1988, p. 79: «Oskar Schlemmer. Áreas de enseñanza. El hombre (obligatorio para el III semestre, 2 horas semanales, en total 21 horas dobles). El conocimiento del hombre como ser “cósmico” es indispensable para la “nueva vida”, que ha de presentarse como sentimiento moderno del mundo y de la vida. Sus condiciones de existencia, sus relaciones con el entorno natural y artístico, su mecanismo y organismo, su apariencia material, espiritual e intelectual, en pocas palabras: el hombre como ser corporal y espiritual es, como área de enseñanza, tan necesario como significativo».

¹² Oskar Schlemmer. «Las matemáticas de la danza» (*Vivos vocos*, volumen V, num. 8-9 agosto-septiembre 1926), en Hans M. Wingler. *La Bauhaus. Weimar, Dessau, Berlín. 1919-1933*, cit., p. 146.

ner, el movimiento armónico del cuerpo humano a través de la danza y la ocupación del espacio podía alcanzar la categoría de lenguaje que hace visible mediante el gesto las ideas más puras de la naturaleza. Sus teorías propugnaban una renovación social del mundo desde el espíritu y el cuerpo del hombre, de manera que elaboró una importante teoría sobre pedagogía de las artes y las ciencias que fue la que llevaron a la práctica algunos profesores de la Bauhaus. Movimiento, dinamismo, ritmo y armonía. Para ello incluso desafiaron las leyes de la gravedad colgándose de los balcones o de los peldaños de escaleras dispuestas horizontalmente a la manera de raíles, tanto los alumnos para ser fotografiados como los fotógrafos para fotografiarlos, tal y como muestran las fotos de la sede de Dessau tomadas por Lux Feininger, Lucia Moholy y por Eric Consemüller entre 1925 y 1928. Con esta tarjeta de presentación la Bauhaus se les antojaba a alumnos y maestros una burbuja de éter donde todo flotaba y donde el espíritu y la energía de la creación¹³, el espíritu de la diversión y el del trabajo se entremezclaban y confundían¹⁴.

Fue en la definición que el mismo Gropius dio del espacio arquitectónico y en la concepción del edificio de la Bauhaus de Dessau donde podía encontrarse la huella y la lección de su trabajo de 1913 para la sociedad prusiana de ferrocarriles: pensar el espacio en términos de economía y máxima funcionalidad al tiempo que lugar de la producción. Así, para favorecer esa contaminación entre todas las actividades que se realizaban en esa escuela-fábrica, planteó el edificio como un espacio en desarrollo continuo que permitía a la energía creativa circular libremente, aún cuando los cauces y las vías de dicha energía se habían hecho invisibles. No en balde, el crítico Max Os-

¹³ Nicolas Pevsner, en su libro *Pioneros del diseño moderno. De William Morris a Walter Gropius* (1936), señaló que en la arquitectura y en las obras de Gropius se sabía que circulaba la energía creadora de la época. Cit. *Pioneros del diseño moderno. De William Morris a Walter Gropius*, Buenos Aires, Ediciones Infinito, 1977, p. 228.

¹⁴ Véase Ángel González García. «Caligari en la Bauhaus», *El Resto. Una historia invisible del arte contemporáneo*, cit., pp. 204-215 [publicado en el cat. *Oskar Schlemmer*, Madrid, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, 1996, pp. 16-23] y el cat. *La Bauhaus en fiesta*, Barcelona, Fundación La Caixa, 2005.

born calificó la escuela de «monumento a la energía ejemplar»¹⁵. El hecho de que todas las artes circularan y se enlazaran en el edificio de la Bauhaus —primero en la sede de Weimar pero luego más claramente en la de Dessau, construida expresamente para la escuela—, cumplía con el objetivo de que la pintura, la escultura y la arquitectura debían colaborar en la construcción de su edificio, de su casa, tal y como propusieron en su manifiesto fundacional de 1919. De manera que no había duda de que la sede de Dessau era el producto del espíritu artístico colectivo que nacía directamente de la escuela. Que la Bauhaus, la casa de la producción, no contara con un taller específico de arquitectura hasta 1928 corrobora la hipótesis de que allí todo era arquitectura, y los objetos de uso cotidiano, los tejidos, las mesas, sillas y lámparas, la definían al organizar y domesticar el espacio.

Argan señaló que el modelo arquitectónico del edificio de Dessau retomaba en cierta medida la idea simbólica y espacial del proyecto de una academia de Filosofía que Gropius y Adolf Meyer



4. Eric Consemüller. Taller de la Bauhaus. Dessau, 1927.

¹⁵ Max Osborn. «La nueva “Bauhaus”». Los edificios de la Bauhaus y las casas de los maestros» (*Vossische Zeitung*, Berlín, 4 diciembre 1926), en Hans M. Wingler. *La Bauhaus. Weimar, Dessau, Berlín. 1919-1933*, cit., p. 143.

construyeron en 1923. Ahí propusieron una planta en forma de L para otorgar al edificio el movimiento de rotación imaginario de un cuerpo en torno a un eje, como un tiovivo¹⁶. En Dessau, a partir de este elemento nuclear pretendió hacer una arquitectura en movimiento, en desarrollo, donde su propia energía motriz garantizase su continuo movimiento y alimentase el trabajo que se realizaba en su interior: talleres, cantina, dormitorios de los alumnos, despacho del director, biblioteca, salón de actos y escaleras. Argan matizó que esta elección planimétrica no se sustentaba, o al menos no en el mismo grado, en esa moda y plausibilidad del fenómeno mecanicista que comprobaba en el caso de Le Corbusier o en la pintura de Léger. Para Argan, el «hecho mecánico» en Gropius respondía a un principio espacial que a su vez determinaba la forma de la arquitectura¹⁷. Argan puso esta solución en relación con las experiencias didácticas que sobre la genética de la forma desarrollaban contemporáneamente



5. Plano de la planta baja de la sede de la Bauhaus en Dessau.

¹⁶ Giulio Carlo Argan. *Walter Gropius y el Bauhaus*, cit., p. 94.

¹⁷ Giulio Carlo Argan. *Walter Gropius y el Bauhaus*, cit., p. 94.

Paul Klee y Vassily Kandinsky –sobre el origen de la línea a partir del movimiento de un punto, por ejemplo.

La idea de circulación ferroviaria en el edificio de la Bauhaus de Dessau resulta inversamente proporcional a la de tipología arquitectónica-habitacional que allí crearon y cuyos dos ejemplos más sobresalientes fueron la *Haus am Horn* (1923) de George Muche y el edificio de celdillas ideado por los alumnos de taller de Gropius que, dispuestas horizontal y verticalmente, compusieron un panel de seis mini-viviendas. Para demostrar el grado de habitabilidad de estas celdas los mismos alumnos se metieron en ellas, de uno en uno e incluso por parejas, para escuchar música y tomar el té. Esta exhibición de contorsionismo tuvo lugar en 1928 y quizá fue uno de los regalos de despedida con el que los estudiantes del taller de arquitectura quisieron homenajear al maestro Gropius, en el mes de marzo de ese año. Ahí demostraron que habían aprendido su lección del espacio: del mínimo espacio y la máxima funcionalidad, y que se habían embriagado con el espíritu de las cosas prácticas enseñado en sus clases. Si el regalo fue la construcción de esas seis celdas y fotografiarse dentro de ellas, el mensaje de entusiasmo y agradecimiento hacia Gropius



6. Edmond Collein. Alumnos del taller de Gropius de la Bauhaus. Dessau, 1928.

no terminaba en esa fotografía tomada por Edmond Collein, sino que se multiplicó en el fotomontaje que éste realizó poco tiempo después para festejar la ampliación del ala de los alumnos de la escuela —conocida como *Prellerhaus*—. Collein levantó fotográficamente un edificio de ocho plantas, repitiendo tres veces en altura la fotografía original y variando a cada dos plantas el texto de los carteles que colgaban de las celdas de una de las columnas en los pisos pares. Este fotomontaje, que incluía una segunda foto de unas estudiantes pegadas al cristal de una ventana horizontal, sentenciaba que la Bauhaus al completo era la casa de la producción —escuela y fábrica—, y esas celdas eran los cajones donde los artistas —artesanos y trabajadores— encontraban su medida humana y su lado espiritual.

Aunque esas unidades espaciales no fueron hexagonales, ya su disposición ortogonal, y en este corte fotográfico transversal se ve claramente, también podía aludir a esa idea de orden que impera en un panal y donde todos trabajan para el bien de la unidad mayor, la comunidad. Este tema ha sido tratado por Juan Antonio Ramírez en *La metáfora de la colmena. De Gaudí a Le Corbusier*¹⁸, aunque ha insistido más en el punto de vista místico y la tradición masónica de la actividad del arquitecto. Pero tratándose el panal de una solución altamente funcional, y él así lo ejemplifica citando casos de arquitectos y obras, bien podrían añadirse estas propuestas que salieron del taller de Gropius. Allí, los estudiantes eran crisálidas en su casa-celdilla-capullo en el momento previo a su completa metamorfosis como individuos de una época productivista. La vivienda se presentaba en este divertimento arquitectónico y fotográfico como el ataúd adecuado para una vida despojada de toda innecesaria necesidad, la casa más racionalista y la más siniestra al mismo tiempo. No era un modelo de hogar pensado para el descanso, sino de recogida y pliegue sobre uno mismo, una casa de plegaria.

¹⁸ Juan Antonio Ramírez. *La metáfora de la colmena. De Gaudí a Le Corbusier*, Madrid, Ediciones Siruela, 1998.

Esta imagen de la vivienda nueva como lugar de penitencia se unía a las que ya habían ofrecido otros arquitectos del Movimiento Moderno. Aunque unos años más tarde Le Corbusier, desde su libro *El Modulor I*, afirmó que «los vagones de tren eran cofres de hombres con medidas de hombres»¹⁹, y en 1907, durante su viaje a Italia, había confesado la admiración que le despertó la visita a la cartuja de Florencia. Ahí tuvo la revelación de que las celdas de los cartujos debían ser el modelo para la casa del hombre nuevo, tal y como hizo saber a su maestro Charles l'Épplatenier y a sus padres en sendas cartas: «Mediodía en la cartuja de Ema. ¡Ah, los cartujos! Quisiera toda mi vida vivir en lo que ellos llaman sus celdas. ¡Es la solución de la casa obrera tipo único, o más bien, del paraíso terrestre!»²⁰. Ya fueran cofres o



7. Fotografía publicada con el artículo de Le Corbusier «L'élément biologique: la cellule de 14 m² par habitant», en *Plans* num. 9, 1930. El mobiliario es de Charlotte Perriand y Le Corbusier.

¹⁹ Le Corbusier. *El Modulor I*, Barcelona, Editorial Poseidón, 1980 [1950], p. 195.

²⁰ Carta de Le Corbusier a Charles l'Épplatenier del 19 septiembre 1907, en cat. *Charlotte Perriand*, cit., p. 27: «Après-midi à la Chartreuse d'Éma. Ah, les chartreux! Je voudrais habiter ce qu'ils appellent leurs cellules. C'est la solution de la maison ouvrière type unique ou plutôt du paradis terrestre».

cajas, Le Corbusier comprobó que el hombre podía permanecer en una caja que hiciera las funciones de su habitación y su vivienda.

De modo que las celdas monásticas, el *modulor* de Le Corbusier y la escala dada por los alumnos de Walter Gropius eran soluciones más que posibles para el problema de la casa moderna obrera. Ésta quedaba definida mediante rampas y escaleras que permitían la conexión de los diferentes niveles; con una composición vertical en damero, pues se apostaba por un crecimiento en altura que repitiera el mismo patrón en cada planta y con pasillos distribuidores que asegurasen el máximo poder de organización. El problema del alojamiento, así planteado, parecía más bien una labor de ingenieros ferroviarios diseñando coches-cama que de arquitectos. Precisamente Le Corbusier insistió en esta cuestión de la vivienda-tipo y en 1931 publicó el artículo «L'élément biologique: la cellule de 14 m² par habitant» en el número 9 de la revista *Plans*. Al parecer lo escribió en colaboración con su socia de estudio Charlotte Perriand²¹, encargada del equipamiento mobiliario para la vida diaria. El asunto del artículo, la célula mínima de vivienda, en definitiva, había constituido uno de los puntos de debate del CIAM celebrado en Bruselas en 1930.

Al mismo tiempo que los alumnos de Gropius le gastaban esa elocuente broma, Sigfried Giedion escribía el artículo «Habitar liberado», donde abordaba la cuestión de lo que significaba la vivienda mínima y su conveniencia: «La vivienda mínima ha de convertirse simultáneamente en una nueva forma de vivir. Precisamente la limitación de medios y del espacio disponible serán factores impulsores. La vivienda mínima ha de ofrecer, a un precio inferior, mayor confort que la actual casa burguesa. Esto quiere decir que ha de estar mejor organizada y tener con ello un valor de habitabilidad mayor»²².

²¹ Véase cat. *Charlotte Perriand*, cit., p. 26.

²² Sigfried Giedion. «Habitar liberado» (1929), en *Escritos escogidos*, Murcia, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, 1997, pp. 78-79.

Las mismas preguntas que se hacía Giedion sobre la tipología de la casa moderna, que necesariamente debía ser mínima —«¿Qué necesita el hombre? ¿Será la vivienda mínima una casa en hilera o estará en grandes edificios de viviendas?»²³—, se las planteó dos años más tarde Ludwig Hilberseimer: «Una de las cuestiones más debatidas en el campo de la construcción es la de si en la construcción de viviendas se ha de preferir los grandes inmuebles o las casitas unificadas y unifamiliares»²⁴. Este arquitecto alemán encontró la solución al reconsiderar el modelo de casa sin escaleras, de una sola planta, tipología propia de la arquitectura social y pública: la casa del obrero, la maison Dom-ino. Por lo tanto lo de Hilberseimer no era la contrapartida arquitectónica a las propuestas de Le Corbusier, la de sus escaleras de caracol y rampas, pues estos elementos articuladores estaban reservados para las casas privadas y villas suburbanas de lujo: «[La vivienda en un edificio sin escaleras]... Gracias a la simplicidad de su construcción, hoy se puede edificar de tal manera que su alquiler esté al alcance de las grandes masas. Además, en ella se pueden satisfacer de la manera más simple todas las exigencias de la higiene social, tales



8. George Muche. *Haus am Horn*. Weimar, 1923.

²³ Sigfried Giedion. «Habitar liberado» (1929), cit., p. 79.

²⁴ Ludwig Hilberseimer. «La vivienda mínima en la casa sin escaleras» (*Baubaus*, Dessau, enero 1931), en Hans M. Wingler. *La Baubaus. Weimar, Dessau, Berlin. 1919-1933*, cit., p. 209.

como la disposición adecuada de los locales entre sí y su exposición respecto al sol»²⁵. Lo que tanto Giedion, Ludwig Hilberseimer como Le Corbusier plantearon, y al hilo también de las discusiones y problemas estéticos y sociales debatidos en los primeros CIAM, era la arquitectura doméstica obrera basada en unidades mínimas habitacionales, los rascacielos como unidades mayores espaciales donde insertarlas (*Ciudad para tres millones de habitantes*, 1922; *Plan Voisin*, 1925, ambos de Le Corbusier y la *Ciudad vertical*, 1924, de Hilberseimer) —o conjuntos residenciales mixtos donde se alternaran las casas unifamiliares con bloques de viviendas, construidos todos ellos en serie— y el urbanismo racionalista como norma estética que ordenara su disposición en la ciudad.

Por otra parte, el otro ejemplo de vivienda moderna fue la *Haus am Horn*, construida por George Muche con motivo de la gran Exposición de la Bauhaus celebrada en el verano de 1923. Esta muestra se organizó para dar cuenta y publicitar sus actividades y resultados ante el estado de Turingia y de este modo asegurar la continuidad de su patrocinio económico²⁶. Esa casa, ideada como casa modelo y en cuyo equipamiento participaron los talleres de la escuela, fue definida por su arquitecto como «la casa de mis sueños». En cambio, por su austeridad formal, la crítica la tildó de «refugio polar» y «guarida de mal gusto»²⁷; aunque quizá la descalificación más acertada fue la de «caja de cerillas»²⁸. Esta definición indica que la crítica no andaba muy desencaminada, pues conocidas ahora las casas-celdillas de 1928, en ese momento Muche se adelantó a los acontecimientos. Aunque quedaban más de seis años para que Mies van der Rohe se hiciera cargo de la Bauhaus ya en sus pasillos rezumaba la divisa «menos es más».

²⁵ Ludwig Hilberseimer. «La vivienda mínima en la casa sin escaleras», cit., pp. 209-210.

²⁶ Mercedes Valdivieso. «La aportación de la Bauhaus a la innovación del espacio doméstico: la “casa modelo” *Haus am Horn* (1923)», cit., p. 1.

²⁷ Mercedes Valdivieso. «La aportación de la Bauhaus a la innovación del espacio doméstico: la “casa modelo” *Haus am Horn* (1923)», cit. p. 5.

²⁸ Mercedes Valdivieso. «Arte y vida: una nueva unidad», en cat. *La Bauhaus en fiesta, 1919-1933*, cit., p. 70.

Tan racional era en sus planteamientos y tan poco ayudó a solucionar los problemas de la vivienda moderna, en opinión de la crítica, que la casa de Muche tuvo que desistir en 1925 de su propósito de tipología modelo para convertirse en uno de los primeros experimentos de arquitectura total de la Bauhaus²⁹. Al exterior presentaba una gran austeridad geométrica, tal y como la ha calificado y descrito Mercedes Valdivieso³⁰: un cubo blanco de cuyo interior sobresalía otro cubo y que por la disposición de las habitaciones repetía una tipología similar a la de la casa romana, en la que todas las estancias se



9. Lux Feininger. Miembros del ballet triádico de Oskar Schlemmer en la Bauhaus. Dessau, 1927.

²⁹ En 1925 la Bauhaus dedicó uno de sus libros (*bauhausbücher*) a la *Haus am Horn*; ahí ya no se la citaba como «casa modelo» sino como «casa experimental», cit. en Mercedes Valdivieso. «La aportación de la Bauhaus a la innovación del espacio doméstico: la “casa modelo” *Haus am Horn* (1923)», cit., p. 6.

³⁰ Mercedes Valdivieso. «La aportación de la Bauhaus a la innovación del espacio doméstico: la “casa modelo” *Haus am Horn* (1923)», cit., p. 2.

organizan entorno a un núcleo central, aunque en este caso no era un patio sin cubrir ni porticado sino cubierto. Por otro lado, Juan José Lahuerta ha apuntado como una de las causas de esta reducción geométrica de la arquitectura en los años veinte a la visión aérea, a la vista de pájaro, propiciada y difundida por el desarrollo y protagonismo de la aviación militar durante la Primera Guerra Mundial. Argumenta que, vistos desde el cielo, «los lugares y las casas, las ciudades enteras, perdiendo todas sus cualidades, habían quedado e iban a quedar reducidas a cubos»³¹. De manera que los alumnos de la Bauhaus, colgados de las barandillas y ejercitándose en las terrazas, percatándose de la geometrización y la homogeneidad de las bellas superficies blancas de las azoteas y valiéndose de su moderna vista de pájaro, percibieron también su casa como una caja.

Atendiendo a las fechas, Walter Gropius se adelantó al propio Le Corbusier al fijarse en los medios de transporte como ejemplo y demostración de que la forma pura de éstos bien podría servir de modelo para la nueva arquitectura. Así lo señaló Siegfried Giedion en uno de sus ensayos sobre Gropius al afirmar que éste comprendió la lección de la forma pura de los medios de transporte y su directa aplicación a la arquitectura civil, por su justa y precisa utilización del espacio, al analizar las ilustraciones que acompañaban un artículo que apareció en el número monográfico que, en 1914, la revista *Der Verkehr* les dedicó³², por lo tanto, poco tiempo después de su colaboración con la Sociedad prusiana de ferrocarriles. Según se deduce de sus propias palabras, cabe pensar que Gropius aprehendió el tren también como arquitectura, en tanto que era espacio por habitar. Le Corbusier, no se ocupó de los trenes pero, en cambio, sí que consideró arquitectónicamente los transatlánticos, los coches y los aviones en sus tres artículos de la serie «Des yeux qui ne voient pas...», aparecidos en *L'Esprit Nouveau* en 1921³³.

³¹ Juan José Lahuerta. «Ciudad/Avión», en cat. *Ciudades sin nombre*, Madrid, Comunidad de Madrid, 1998, p. 14.

³² Siegfried Giedion. *Walter Gropius. L'homme et l'œuvre*, París, Editions Albert Morancé, 1954, p. 24.

³³ Le Corbusier-Saugnier. «Des yeux qui ne voient pas... Les Paquebotes», *L'Esprit*

Le Corbusier apenas mencionó los trenes o los excomulgó de sus edificios y de las páginas de sus libros y revistas, salvo la fotografía publicada en el libro de Ozenfant *Art* (1929): una serie de trenes dispuestos en abanico en el jardín de una casa y convertidos así en indicadores del crecimiento de la velocidad a lo largo de los cien años de historia ferroviaria. Éste fue el mismo recurso compositivo que, en Moscú, utilizó Gustav Klucis, en 1928, para ilustrar el desarrollo de los transportes. En cambio, Walter Gropius no olvidó ni los coches ni los aviones ni los trenes a lo largo de su carrera. Un buen ejemplo de esto, y de la colaboración que siempre defendió entre arquitectos e ingenieros, fueron los seis diseños de coches y limusinas de lujo que entre 1929 y 1933 realizó para la casa Adler, cuyos propietarios, los Kleyer, eran amigos suyos. Gropius no se quedó ni en la idea ni en la proyección y en 1932 escribió un artículo titulado «El coche estándar y la creación artística». En él argumentaba las posibilidades que los coches ofrecían a los diseñadores artísticos, según cuenta Ivan Margolius en su trabajo *Automobiles by architects*³⁴. También



10. Walter Gropius. Modelo de coche para la casa Adler, 1931.

Nouveau n° 8, mai 1921, Paris, pp. 845-855; «Des yeux qui ne voient pas... Les Avions», *L'Esprit Nouveau* n° 9, juin 1921, Paris, pp. 973-988; «Des yeux qui ne voient pas... Les Autos», *L'Esprit Nouveau* n° 10, 1921, Paris, pp. 1139-1151.

cita Margolius el ensayo de Joseph-August Lux: *Ingenieur-Aesthetik* (1910) por la relevancia de sus propuestas, que encontraron una buena acogida y fueron llevadas a la práctica, y porque apuntaba a los medios de transporte como los generadores de los estilos que debían caracterizar e identificar en el futuro las distintas épocas. De este modo Lux rompía con la tesis de que eran las obras de arte y la arquitectura los marcadores del gusto y el indicador del grado de civilización de la sociedad³⁵. Ésa era la misma filosofía de la que, en 1921, hacía gala Gustave Pereire, miembro de una de las más destacadas familias tradicionalmente vinculadas al mundo ferroviario y al sansimonismo, en su tratado: *Les chemins de fer de l'avenir*: «Los períodos más florecientes de la humanidad han ido acompañados, por no decir precedidos, de una mejora considerable de los medios de transporte»³⁶.

En esos modelos de coches que hizo para la casa Adler Gropius se explayó, y así se le reconoció, en la idea de exportar el lujo y el confort propios de los interiores de los vagones de tren a otros medios. La principal característica de sus automóviles fue la elegancia; y a la vista de las fotografías, los asientos se abatían hasta convertirse en horizontales camas de cuero. Las puertas las pensó desmontables, para facilitar tanto el montaje de las piezas en la fábrica como luego su uso cotidiano. La existencia de una literatura sobre las interferencias entre medios de transporte y arquitectura anterior al ensayo de Lux era algo conocido en lo que afectaba y repercutía en el diseño de interiores domésticos. Ya se ha señalado que a mediados del siglo XIX en los Estados Unidos se publicaron varios libros, en gran parte es-

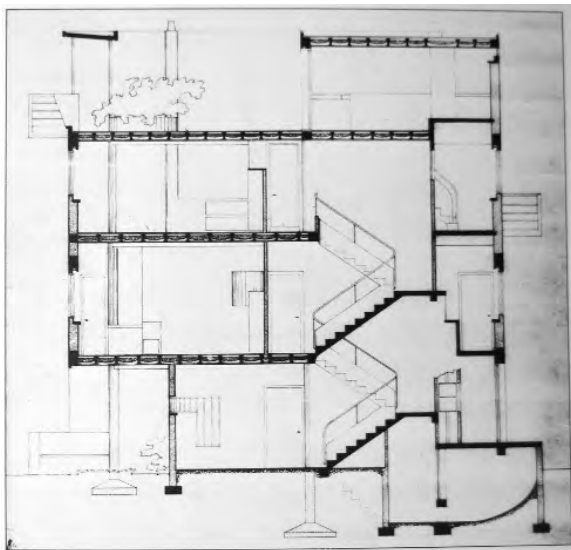
³⁴ Ivan Margolius. *Automobiles by architects*, Balfins Lane, Chichester, Wiley Academy, 2000, p. 6.

³⁵ Ivan Margolius. *Automobiles by architects*, cit., p. 19: «Lux admired the practical style of many of the vehicles that were emerging at the turn of the century and that revealed the influence of the new machine aesthetic. This practical way of thinking had developed vehicles into structures that seemed almost to be endowed with human life... Moreover, Lux believed that civilisation was reflected not in architecture, but in vehicles and modern transport engineering».

³⁶ Gustave Pereire. *Les Chemins de fer de l'avenir*, París, Gauthier- Villars Éditeur et Édouard Champion Éditeur, 1921, p. 3: «Les périodes les plus florissantes de l'humanité ont été accompagnés, pour ne pas dire précédés, d'une amélioration considérable des moyens de transport».

critos por mujeres, en los que se analizaba la disposición lógica de las distintas partes de la vivienda, atendiendo al espacio con que se contaba para sacarle el máximo rendimiento práctico; y que en Europa, la arquitecto alemana Margarete Schütte-Lihotzky definió un modelo estandarizado de cocina, en 1926 y bautizada como «cocina Francfort», basada en los vagones-cocina de los trenes de las grandes compañías ferroviarias³⁷.

Respecto a los aviones, Gropius era consciente de que el desarrollo de la ingeniería y la proliferación del transporte aéreo pusieron al descubierto el poder relator de la «vista de pájaro»; este nuevo factor exigía atender con sumo cuidado la perspectiva aérea de los edificios, tanto en el alzado de las fachadas como en las terrazas. Juan José Lahuerta ha señalado que este fenómeno de la vista de pájaro se encontraba también entre las preocupaciones arquitectóni-



11. Le Corbusier. Sección transversal en la planta de la Villa Cook, 1926.

³⁷ Véase Mercedes Valdivieso. «La aportación de la Bauhaus a la innovación del espacio doméstico: la “casa modelo” *Haus am Horn* (1923)», cit., pp. 8-9.

cas y estéticas de Le Corbusier³⁸, las cuales fueron desarrolladas en su libro *Aircraft* (1935).

Una de las inmediatas consecuencias del nuevo punto de vista que ofrecían los aviones fue el hecho de que los arquitectos del Movimiento Moderno abogaran por una arquitectura de cubiertas planas en terraza. Entre las ventajas que alegaron a tal decisión apuntaron una de carácter funcional —permitía, entre otras opciones, convertir la terraza en solarium y gimnasio, o ampliar progresivamente en altura el edificio—; y otra estética —de este modo la arquitectura contribuía a ofrecer una imagen bella de la ciudad cuando era contemplada desde el cielo: «Desde el cielo, los tejados verdes de las ciudades del futuro parecerán una sarta interminable de jardines colgantes»³⁹—. Aunque reconocían que la mayor de las ventajas era la libertad de dis-



12. Laszlo Moholy-Nagy. *Malerei, Photographie und Film*, 1925. Version italiana.

³⁸ Véase Juan José Lahuerta. «Ciudad/Avión», cit., pp. 11-16.

³⁹ Walter Gropius. *La nueva arquitectura y la Bauhaus*, cit., 1966, p. 28.

tribución interior que confería a la planta y donde la inserción de rampas, pasillos y escaleras ofrecían la posibilidad de establecer rutas⁴⁰ internas —*promenades architecturales*, como lo denominaba el propio Le Corbusier⁴¹—, esto es, de ocupar y transitar el espacio como si de un organismo o mecanismo en continuo desarrollo se tratara. Esos tres elementos articuladores del espacio se convirtieron en manos de Le Corbusier en los tres grandes recursos con los que organizar el espacio vertical y horizontalmente, funcionaban como las conducciones del espíritu nuevo que debía poseer el que habitara sus viviendas de lujo. Entre sus obras, ahí donde las rampas y escaleras era las cadenas de distribución de las subunidades espaciales de sus edificios, cabe citar la casa-taller de Ozenfant (1922), las Villas La Roche-Jeanneret (1923), la Villa Stein (1926), las dos casas-modelo para el barrio del



13. Laszlo Moholy-Nagy. *Schocken*, 1925.

⁴⁰ Reyner Banham señala que la palabra ruta era uno de los términos más preciados y utilizados por Le Corbusier en sus proyectos y destaca como ejemplo la Villa Saboya. cit. en *Age of the masters. A personal view of modern architecture*, The Architectural Press, 1975 [1962], p. 51.

⁴¹ Cit. en Reyner Banham. *Teoría y diseño arquitectónico en la era de la máquina*, Barcelona, Paidós, 1985 [1960], p. 309.

Weissenhof, Stuttgart (1927) y la Villa Saboya (1928), así como algunos de sus edificios públicos y viviendas: el barrio de casas modernas de Frugès, Pessac (1924), el Pabellón de *L'Esprit Nouveau* (1925), en tanto que obras coetáneas a la Bauhaus.

2. Circuitos de energía.

«Dessau es un lugar en el cual —en el transcurso de un viaje— se ha perdido la conexión y donde hay que esperar al siguiente tren. No es otra cosa que la espera del próximo tren. De lo contrario uno se hubiese apeado en esta ciudad»⁴². Para Lucia Moholy la experiencia de la Bauhaus y su estancia en Weimar y Dessau tuvo algo de ferroviario, pues creyó vivir entre trenes y andenes y estar en un continuo tránsito. Este estado de espíritu particular también lo traslució su marido, Laszlo Moholy-Nagy, en el libro *Von Material zu Architektur*, de 1929, y que publicó dentro de la serie de títulos propios editados por la Bauhaus. Ya el título hacía referencia a los puntos de inicio y fin de un recorrido, el del viaje del arte: de la materia a la arquitectura pasando por el volumen. Entre las numerosas ilustraciones que acompañaban el texto conviene destacar la fotografía de una montaña rusa —cuyo raíl dibuja en el aire una pronunciada espiral—, la de una carrera de coches, la de unos atletas saltando vallas y la de un guardagujas en su puesto de mandos junto a las vías. Todas ellas eran, tal y como el mismo Moholy-Nagy ahí apuntaba, ejemplos de «espacio (arquitectura)» y de la manera moderna de ocuparlo: circulación, movimiento y velocidad.

Las páginas de otro libro suyo, anterior y también publicado por la Bauhaus —*Malerei, Photographie und Film* (1925)—, estaban salpicadas con los iconos, signos y pictogramas característicos del nuevo

⁴² Extraído de su diario de Dessau, anotación con fecha del 5 de mayo 1927, que se conserva en el Bauhaus-Archiv de Berlín. Cit. en Mercedes Valdivieso. «Lucia Moholy: la fotógrafa de la Bauhaus», *Arte, individuo y sociedad*, num. 10, Servicio de Publicaciones Universidad Complutense, Facultad de Bellas Artes, Madrid, 1998, p. 222 [publicado con algunas variaciones en *La Balsa de la Medusa*, num 40, 1996].

lenguaje óptico universal por el que abogaban desde el taller de tipografía de la Bauhaus, como hicieron Peter Rohl y Werner Graeff. Ese lenguaje era visualmente prácticamente idéntico al vocabulario supremático definido por Kasimir Malevich algunos años antes; y tanto uno como otro resultaban equiparables a un tercero: al que conformaban las señales ferroviarias dispuestas junto a las vías para indicar y regular la circulación de los trenes. No era casual la cercanía de sus lenguajes plásticos, pues en 1921 Moholy-Nagy había conocido a El Lissitzky en Berlín, encuentro que le sirvió para ponerse al corriente de las soluciones supremáticas de Malevich, las propuestas constructivistas e incluso las suyas de los proums. De manera que en la Bauhaus, de los trenes, además de las nociones de habitabilidad, tránsito y circulación, también pudieron adoptar su código universal de circulación, con el fin de saber cómo transitar por la escuela y cómo trabajar en esa fábrica.



14. Lucia Moholy. *Balcón de la Bauhaus. Dessau*, 1926.

Lucia Moholy no fue la única que experimentó la Bauhaus de Dessau como una estación de tránsito, y no exclusivamente en su acepción de tránsito entre Weimar y Berlín, sino como un lugar definido por su misma falta de definición, de atracción, donde resultaba imposible arraigar. Nada mejor que sus propias fotografías para constatar que allí ese arraigo era difícil, si no imposible, porque la vida transcurría en las vías de circulación: en el continuo movimiento, en los pasillos que conducían a las azoteas y a los balcones donde los alumnos gravitaban. Oskar Schlemmer demostró ser el gran maestro de los tránsitos, en las escaleras y en las terrazas. Desde los tres talleres que dirigió: el de dibujo anatómico, el de escultura y el de escenografía, formuló plásticamente lo que Hans Arp y El Lissitzky bautizaron en su libro *Die Kunstismen. 1924-1914* (1925) como «compresionismo», y que, como ha desentrañado Ángel González, era la otra cara de la moneda del «proumnismo» del propio El Lissitzky⁴³. En este panorama de tránsitos y apeaderos se insertó la fórmula del Proum –acrónimo de las palabras rusas Proekt utverzhdenniia novogo (Proyecto para la afirmación de lo nuevo) – y que constituía el trabajo en el que El Lissitzky se inició en 1919 mientras enseñaba en la escuela de Vitebsk: «*Proum* es algo más que un cuadro; es una estación en el camino hacia la construcción de una nueva forma»⁴⁴. En *Die Kunstismen. 1924-1914* Proum quedaba definido como un lugar a medio camino entre la pintura y la arquitectura; o mejor: el puesto de cambio de agujas entre la pintura y la arquitectura⁴⁵. Para Schlemmer el arte era un viaje que iba de la pintura a la arquitectura; para el ruso en cambio, era el tránsito que iba de la arquitectura a la representación pictórica de su espacio espiritual. Un viaje de ida y otro de vuelta; y era en ese libro

⁴³ Ángel González García. «Caligari en la Bauhaus», cit., p. 210.

⁴⁴ Cit. en Victor Margolin. *The struggle of utopia: Rodchenko, Lissitzky, Moholy-Nagy*, cit., p. 33: «*Proum* is more than a painting; it is the station on the road towards constructing a new form».

⁴⁵ Cit. en Claire Le Foll. *L'école artistique de Vitebsk (1897-1923): éveil et rayonnement autour de Pen, Chagall et Malevich*, Paris, L'Harmattan, 2002. Le Foll remite a la definición que diera Jean-Claude Marcadé en *L'avant-garde russe, 1907-1927*, Paris, Flammarion, 1995, nota 261, p. 112: «Pour lui les *proums* étaient à l'origine des modèles architecturaux d'études à l'usage de élèves et des 'stations d'aiguillage entre la peinture et l'architecture'».

de 1925 donde se cruzaban los trenes de los nuevos ismos, encuentro que tuvo lugar, como no era menos de esperar, en las fábricas —la Bauhaus en Dessau y el Ounovis de Vitebks—, es decir, allí donde el arte de vanguardia compartía fronteras con la producción, allí donde se transmutaba la naturaleza de la materia artística. Compresionismo, o contorsionismo, fue exactamente lo que aprendieron los estudiantes en Dessau, y a la vista de las fotografías de Collein no hay duda de que quienes más provecho sacaron de esas lecciones fueron los alumnos del taller de arquitectura de Gropius, pues bien les sirvieron para aprender a introducirse y habitar en el tragicómico mínimo espacio de sus casas-celda.

Al contrario que Le Corbusier, la idea de vivienda que definió Gropius desde la Bauhaus no era la de vivir en una máquina —aten-



15. Tobogán-raíl de acceso a la Fiesta de los metales. Dessau, 9 febrero 1929.

diendo a la fórmula *machine à habiter*—, sino que pretendió hacer de las máquinas casas. Por esta inversión de la fórmula espritnouvista, y del mismo modo que a Theophile Gautier las estaciones de trenes se le antojaban amplias salas de baile, la Bauhaus, animado por el espíritu del ferrocarril y por funcionar como estación del arte, se presentó como uno de los mayores escenarios de fiestas por derecho propio. Como bien sabían alumnos y profesores, bailar era otra manera de ocupar el espacio y tomar conciencia tanto de él como de sí mismos: «Desde el punto de vista del sujeto, el espacio puede ser experimentado más directamente por medio del movimiento, y a un nivel superior, en la danza. La danza es un medio elemental para la realización de los impulsos espacio-creativos. Puede articular y ordenar el espacio»⁴⁶. Si se habla de danza, debe mencionarse a Oskar Schlemmer, el inigualable maestro de ceremonias con que contó la Bauhaus. Si se considera el edificio de Dessau como el circuito por el que fluyeron las energías creadoras de aquellos jóvenes entusiastas, no resultará por lo tanto descabellado pensar que esos mismos jóvenes estaban cargados eléctricamente y era esa sobreexcitación la que transformaba sus cuerpos en otros. Gracias a su baile y a la meditada organización espacial de la sede de Dessau, los alumnos distribuían la energía que garantizaba que la fábrica-escuela produjera tanto de día como de noche. Recordaba Ángel González que el propósito de Oskar Schlemmer cuando llegó a Dessau fue el de convertir la escuela en un gran escenario y lo consiguió⁴⁷.

El auge y defensa de la práctica deportiva y de la danza fue visto por políticos, médicos, filósofos y estetas como el entrenamiento físico disciplinado que favorecía la distensión mental y muscular necesaria al hombre nuevo, dispuesto o condenado a vivir entre artefactos mecánicos, cajas mínimas y máquinas propias del sistema de producción industrial en el que se basaban la política económica de mercado imperante. En la Bauhaus, llevados por esta moda, una

⁴⁶ Laszlo Moholy-Nagy. *La nueva visión y Reseña de un artista*, Buenos Aires, Ediciones Infinito, 1963 [*Von Material zu Architektur*, 1928], p. 106.

⁴⁷ Ángel González García. «Caligari en la Bauhaus», cit., p. 211.

de las primeras medidas que tomó Hannes Meyer al hacerse cargo el 1 de abril de 1928 de la dirección de la escuela fue la de incluir clases de gimnasia en el programa docente; para ello contrató a Karla Grosch como profesora de gimnasia. Así es como pretendía calmar y curar las neurosis de la escuela. Meyer propuso dar rienda suelta a las energías en el gimnasio mientras que Schlemmer prefirió que éstas fluyeran desde las terrazas a los balcones a través de las escaleras y los vestíbulos, tomando posesión del edificio y valiéndose de sus posibilidades escenográficas y circulatorias.

De la mano de Schlemmer, la Bauhaus de Dessau no tardó en convertirse en un gran escenario. Fue el escenario de la moderna producción artesanal pero sobre todo lo fue de múltiples fiestas. A las anuales de las cometas y la de los farolillos, celebradas para festejar la entrada de la primavera y el otoño respectivamente, se añadieron la Fiesta Blanca, la fiesta por la cubrición del edificio de Dessau, la fiesta de la Nueva Objetividad, las fiestas por el cumpleaños de Gropius, cada 18 de marzo, y muchas fiestas de disfraces más; y en una de ellas,



16. Charlotte Perriand. Collar, 1927.

17. Marianne Brandt. Collar y sombrero para la Fiesta de los metales, 1929.



celebraba en 1925, sospechosamente Gropius se disfrazó de Le Corbusier⁴⁸. Pero cabe ahora destacar la Fiesta del Metal: de las campanas, de los timbres y los cascabeles, que tuvo lugar el 9 de febrero de 1929, con Hannes Meyer como director de la escuela y la última que dirigió Schlemmer. En el catálogo de la exposición *La Bauhaus en fiesta, 1919-1933* se apunta que una explicación al nombre y al motivo de esta fiesta podía encontrarse en el cambio de orientación que había sufrido la escuela tras la marcha de Gropius: se había acentuado el aspecto técnico de las enseñanzas.

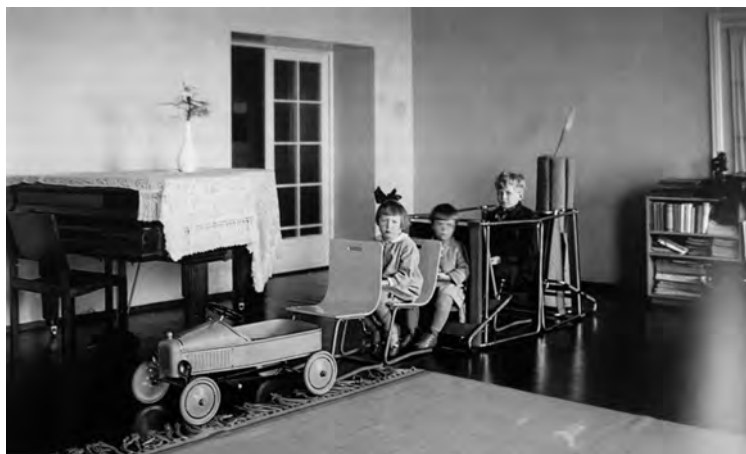
Con el metal como motivo central de una fiesta no resulta difícil imaginar el fulgor metálico que irradiaba toda la escuela, incluidos los alumnos. Se actualizaba de este modo, diez años después, aquella catedral que Lyonel Feininger dibujó y talló para acompañar el *Manifiesto de la Bauhaus* (1919). Papeles metálicos, planchas de hojalata, collares y pendientes que remitían a cierto futurismo interplanetario ayudaron a configurar el escenario en el que se desarrolló esta fiesta —como los que para la ocasión diseñó Marianne Brandt, alumna aventajada del taller de metal, en el que sucedió a Laszlo Moholy-Nagy como profesor del mismo cuando éste abandonó la escuela, en el mes de marzo de 1928—. El sobrenombre de dicha fiesta: campanas, timbres y cascabeles, así como las descripciones que de ella dejó anotadas Schlemmer en su diario⁴⁹, dejan abierta la posibilidad de pensarla

⁴⁸ Que Gropius se disfrazara de Le Corbusier es un dato que no debería quedar solamente en el anecdotario de la Bauhaus, pues cabe pensar que fuera una decisión bien, o mal, intencionada por parte del director de la escuela. Podría contemplarse la posibilidad de que Gropius, al caracterizarse de Le Corbusier, quisiera jugar a los espejos y mostrar la representación invertida de su propia imagen. Quizá fuera un mero divertimento de travestismo que pretendía la comunión, a través de la vestimenta y la apariencia, de los visionarios de la religión de la nueva arquitectura.

⁴⁹ Diario de Oskar Schlemmer (febrero 1929), cit. en cat. *La Bauhaus en fiesta*, cit., p. 110: «A la fiesta se llegaba bajando por un tobogán chapado de hojalata, bajo la luz de los focos reflejada en innumerables bolas plateadas; pero primero había que pasar por la “hojalatería”. Aquí uno podía cubrir sus necesidades en materia de hojalata y otros metales más nobles bajo cualquier forma. ¡Se podían conseguir llaves inglesas, tijeras de hojalata y abrelatas! Una escalera en la que cada escalón tenía un sonido diferente, una verdadera “escalera musical” llevaba directamente a la tómbola [...] Después se pasaba a las salas donde realmente reinaba el metal: relucientes planchas de hojalata ondulada, cual espejos esmaltados, devolvían el reflejo defor

como una gran fiesta moderna en la que subyacían todavía algunos ecos de cierto futurismo técnico y modernólatra, como revelan la mención a los instrumentos de trabajo —tijeras, llaves inglesas, tornillos, etc.— y el establecimiento de una «hojalatería», a la manera de botiquín o taller de reparaciones, donde los invitados podían terminar de componer sus disfraces.

En los años veinte, en esos tiempos de excesos eléctricos y dinamismo, el metal, en genérico, se erigió en el material más exuberante ypreciado con el que las jóvenes artistas diseñaron sus joyas y bisutería. Esta opción quizá se explique por el hecho de que los metales utilizados, a su bajo coste, añadían la cualidad de ser conductores de corriente eléctrica. Curiosa y casualmente el collar de Marianne Brandt no fue el primero en exhibir tales ventajas, pues en 1927 otra joven, a quien se le acababan de abrir las más prestigiosas y polémicas puertas del diseño y la arquitectura en París, se fotografió felizmente luciendo su collar de bolas de cobre cromado. Se trataba de Charlotte Perriand y el estudio de arquitectura en cuestión era el de Le Corbusier y su primo Pierre Jeanneret.



18. Hijos de Aino y Alvar Aalto. Tukur, Finlandia, 1927-1928.

mado de los bailarines, paredes de máscaras plateadas y sus grotescas sombras, paneles con brillantes cuencos de latón, por todas partes papel de estaño de diferentes colores... ».

Con los collares metálicos de Brandt y Perriand a la vista resulta fácil acordarse de todos aquellos collares —en realidad eran hilos de cobre— que mantenían unidos entre sí a los aterrados pasajeros de ese tren diabólico y sin intención alguna de detenerse descrito por Guillaume Apollinaire en *Trenes de guerra* (1913). Quizá el collar de Marianne Brandt formaba también parte de una serie de collares con los que enlazar a todos los alumnos de la Bauhaus, para reconducir sus energías artísticas productivas y buscar mejores resultados. No en balde, fue entonces cuando empezaron a firmar importantes contratos con casas de producción y distribución con el fin de dar salida a los objetos y utensilios que ellos diseñaban y poder contribuir con las ganancias al mantenimiento de la propia escuela⁵⁰. Estos collares, en definitiva, eran la prueba irrefutable de la existencia de un flujo eléctrico que alimentaba a esta fábrica, escuela o tren, pues si había metal y había cuerpos conductores, no muy lejos o no muy escondido debía encontrarse el ferrocarril, ya fuera real o simbólico.

Así también, las sillas tubulares de Marcel Breuer —alumno primero y luego profesor del taller de ebanistería—, desde el primigenio modelo Vassily de 1924, eran portadoras de la esencia de los trenes. La línea curva que dibujaba el tubo de acero era el ejemplo de cómo en la Bauhaus se logró sintetizar el espíritu ferroviario: se borró el tren y se asumió su función productiva y distributiva, apareciendo todo ello bajo la forma de silla, lámpara, tapices, etc. Sus sillas, protagonistas de un juego de niños, acabaron convertidas en vagones en manos de los hijos de Alvar Aalto, tal y como se aprecia en una fotografía tomada en el salón de la casa del arquitecto y diseñador finés. Las sillas hacen el tren; su abstracción formal y su estructura metálica no impiden la reminiscencia al modelo ferroviario del que han sido deducidas.

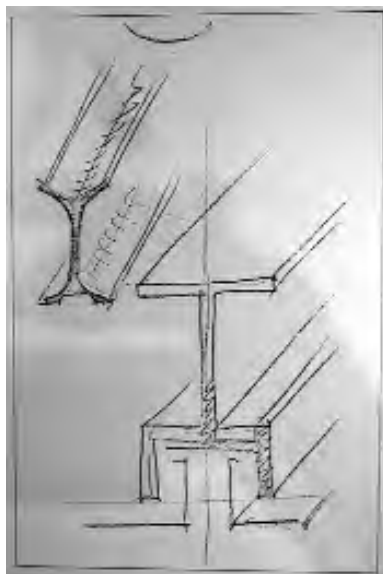
⁵⁰ Así, por ejemplo, en 1928 se firmó un contrato de colaboración y diseño de lámparas entre la Bauhaus- taller de metal y la firma Körting und Mathiesen, de Leipzig, para continuar la marca de la empresa llamada Kandem.

Otro ejemplo de este proceso de abstracción-rememoración ferroviaria es el de los pilares en T de acero que ya Mies van der Rohe había diseñado y utilizado en sus casas y proyectos arquitectónicos antes incluso de hacerse cargo de la Bauhaus. Si Walter Gropius construyó la sede de la Bauhaus atendiendo a un principio de circulación de la energía creativa y la fuerza de trabajo de los alumnos semejante al del modelo ferroviario, y se constataba que el edificio funcionaba con la eficacia de un tren, el ferrocarril que en la escuela subyacía terminó por espiritualizarse y abstraerse en el taller de Mies van der Rohe, pues el tren quedó reducido a su mínima expresión como raíl en sus pilares en T⁵¹.



19. Marcel Breuer. Silla B 5. 1927.

20. Mies van der Rohe. Sección de articulación vertical en T.



⁵¹ Esta aportación de Mies van der Rohe significó el punto máximo de la abstracción de la arquitectura así como la superación de la relación telúrica de los trenes. Los raíles dejaban de apresar el planeta para dirigirse hacia el cielo, las nubes y ocupar el éter citado por Jules Laforgue, que era, en definitiva, el anunciado último lugar del arte. Al levantarlos del suelo, al colocarlos verticalmente y concederles una función sustentante, al volver en cierta medida al modelo de la maison Domíno de Le Corbusier —que es el del vagón—, la arquitecturamoderna remitía a su naturaleza ferroviaria a través de esos raíles, y, al dirigirse hacia las nubes, cumplía su destino disolutivo.

Precisamente era un tren el que transportaba a los invitados de la Fiesta del Metal desde la entrada y los llevaba directamente al centro del baile, tal y como se ve en la fotografía tomada por Robert Binnemann: *Tobogán para la fiesta del metal* (1929). Ese tobogán, diseñado por Xanty Schawinsky, era la materialización del tránsito hacia la inmersión en la danza y el espacio del metal. En dicha foto se aprecia en el fondo el tubo negro de la caldera de una locomotora en miniatura y, en primer plano, a un alumno guardagujas dando la bienvenida y orientando a los recién llegados. Esta imagen y esa fiesta supusieron la materialización del invisible espíritu ferroviario presente tanto en el edificio como en el proyecto artístico-industrial que era la Bauhaus.



21. Mies van der Rohe. Proyecto casa Resor, 1938.

VIII. Profetas del arte abstracto.

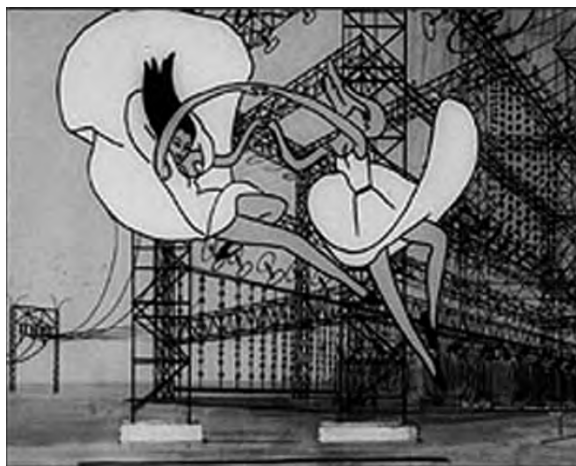
1. Alegría de la circulación.

En 1934 los ingleses Hector Hoppin y Anthony Gross hicieron una película de animación titulada *La joie de vivre*. En ella se exaltaban los mágicos poderes que transmitía la electricidad a la vida cotidiana, transformándola y convulsionándola. Sus protagonistas eran dos jóvenes ingravidas con ondeantes vestidos blancos que habían surgido de una fábrica. Éstas convirtieron las torres de alta tensión y el tendido de una central eléctrica en una cama elástica en la que, con volteretas, demostraban su moderna vivacidad. Al saltar en esa red que formaban los cables eléctricos recibían la energía que ellas mismas debían irradiar para animar la naturaleza. A lo largo de la película ellas actuaban como los electrones que provocan la corriente eléctrica y los cables que aseguran su conducción. Durante este baile una de las ninfas de la electricidad pierde un zapato, hecho que desencadena la acción de la película. La despreocupada búsqueda del zapato, cual cenicienta, es lo que asegura el flujo continuo de la corriente eléctrica en la vida diaria tanto como el despliegue del nuevo paisaje abstracto a la manera de panorama. Que el zapato fuera a chocar contra la puerta del guardagujas de una estación de ferrocarril poco tiene de casual: ese zapato llamaba a la puerta del peligro. Quizá como homenaje a Man Ray y a su *Dancer-Danger*, el letrero que ahí se podía leer decía precisamente éso: peligro. La puerta advertía que los cuerpos agitados por el baile estaban cargados de energía, se movían y, por lo tanto, podían contagiar e insuflar vida a quien tocasen.

Como la electricidad debía llegar a todos los rincones del planeta, las dos jóvenes hicieron alarde de dominar los tres medios: terrestre, aéreo y acuático, indicando así las rutas por las que circulaba la corriente del nuevo espíritu del trabajo que vive y se alimenta en las fábricas. En tanto que virginales ninfas perseguidas por el guardagujas, el divertimento de estos alegres electrones de largas y espesas me-

lenas era huir; por eso se infiltraban, se camuflaban y se simbiotizaban con las flores y plantas que salían a su paso. La naturaleza fue concebida y tratada por estos directores ingleses como un panorama continuo de hojarasca matisianas. Los vestidos, agitados por los movimientos de la danza y la velocidad, repetían las formas de los pétalos de las gigantes flores que poblaban ese paisaje abstracto bidimensional. Por su gracia eléctrica se zambullían en el mar, y con la misma elegancia saltaban y atravesaban jardines. La ebriedad eléctrica era tal que no se preocupaban por la lógica espacial o por la lógica continuidad de escenarios.

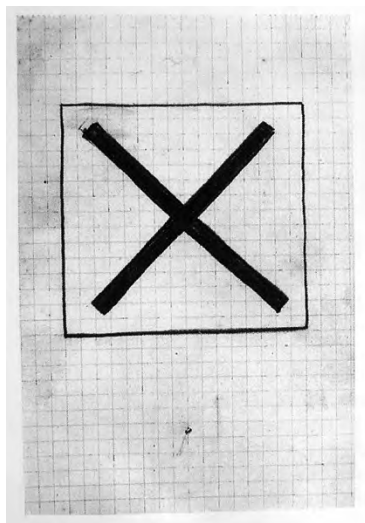
El camino de su huida les condujo a la boca de una gruta, custodiada por un termes griego, que en realidad resultó ser a la vez un atajo y garantía de su circulación bajo la apariencia de una mina. Se metieron y se montaron en una vagoneta. Al final del túnel la vía férrea emergía de nuevo a la superficie y desembocaba en una estación de trenes, cuyas señales de circulación parecían haber salido directamente de las manos supremáticas de Kasimir Malevitch o de las de Laszlo Moholy-Nagy. Esas señales marcaban así la entrada en el reino de la moderna religión eléctrica de los ferrocarriles. Tras subir



1. Fotograma de *La joie de vivre*, 1934.

unas escaleras que gravitaban en el vacío, las ninfas y el joven llegaron al puesto de mandos del guardagujas, ahí donde se decidían los destinos de trenes y viajeros. Desde ese lugar la caprichosa coreografía de la electricidad transformó los trenes en gráciles gusanos que se enroscaban por la contorsión de los raíles dictada por el subir y el bajar de las palancas de los cambios de agujas. Una vez el zapato colocado en el pie de su dueña, sellando así el circuito eléctrico, y tras crear un caos circense en la circulación de los trenes, los tres acróbatas de la electricidad, subidos en una bicicleta, se lanzaron al cielo siguiendo hilos invisibles y desaparecieron pedaleando entre las nubes. El relato concluye con una nueva señal de circulación que anunciaba el final de esta aventura.

La película se convirtió en el gran desagüe donde confluían el suprematismo con la abstracción cromática matisiana y el poder invisible de la electricidad; los versos del poema de Baudelaire —el lujo, la calma y la voluptuosidad— se mantenían todavía como marcadores del grado de modernidad de las experiencias artísticas. *La joie de vivre*



2. Kasimir Malevitch. *Composición*, 1916.

de Gross y Hoppin, con sus alusiones artísticas y literarias, resumía y condensaba la tarea de las vanguardias en materia de ordenación y armonización cromática, espacial, temporal, formal y conceptual del mundo moderno de la producción: sus formas, sus estructuras y sus hábitos, surgido de las fábricas y de las máquinas de vapor, a lo largo de los últimos cien años. *La joie de vivre* se presentó como catálogo y diccionario del lenguaje desarrollado y utilizado por aquellos artistas que compusieron la vanguardia tanto militar como religiosa del arte durante las primeras décadas del siglo XX.

Hoppin y Gross pretendieron con este divertimento de dibujos animados, donde la técnica se mezclaba con citas tomadas directamente de la pintura, escenificar el principio de que el arte debía acudir para suavizar el cuerpo visible de los avances de la técnica. Además, ahí se reconocía definitivamente que la electricidad, la energía más limpia en tanto que invisible, conduciría a un mundo donde el trabajo y el arte se continuarían en el cielo, entre las nubes, para acabar uno y otro diluyéndose. Esta obra de dibujos animados se alimentó con las doctrinas higienista y estética del purismo, del racionalismo y del productivismo de la década de 1920, y preparaba al público para la gran fiesta de la electricidad que fue la Exposición Internacional de Artes y Técnicas en la vida moderna de París de 1937.

Estas ninfas, encarnación de la caprichosa danza de la nueva energía invisible, habían sido anunciadas por los saltimbanquis del cuadro de Georges Seurat *El circo* (1891). Este parentesco no se refería solamente a que los protagonistas desarrollaran acciones similares, sino a cómo lo hacían, en qué espacio y, sobre todo, qué les impulsaba a actuar y a moverse de tal manera. Los rayos y los relámpagos asomaban en el escenario del circo para salpicar al público con su excitación eléctrica. Se trataba también de acróbatas y bailarinas que apenas rozaban el suelo, insertados en un escenario que era un fondo continuo y donde todo acontecía en un único plano espacial. Lo de Seurat fue la representación detenida y bidimensional de una

imagen de linterna mágica, pues se sabe que el payaso del primer término fue tomado directamente de una de las cintas de estos artefactos con los que crear la ilusión del movimiento de imágenes independientes por su repetición al girar. En la exposición *Le Néoimpressionnisme. De Seurat à Paul Klee*, organizada en el Museo de Orsay, en la primavera del 2005, este cuadro fue incluido en la sección llamada «Arabescos». Ahí señalaban que los pintores neoimpressionistas lograron dominar el espacio pictórico bidimensional en gran parte gracias a la influencia japonesa, heredada a su vez vía el impresionismo. Cuadros como panoramas fue una de las especialidades de Seurat, como ejemplificó con la *Grand Jatte*. Y precisamente refiriéndose a esta obra, Ozenfant desde las páginas de *Cahiers d'Art*, llamó a Seurat tren; el artista y la locomotora resultaban la misma cosa a la vista del fundador del purismo porque tanto el pintor como la máquina pretendían que el arte, lo que ellos producían y emanaban, fuera armonía: «esta armonía que nuestro espíritu supone e impone a las cosas; esta disciplina que nos gusta imaginar que es a la que obedece el mundo; esta regulación del azar aparente o real de los fenómenos que conducimos a una unidad admitida»¹.

Aquella bidimensionalidad de la que alardeaba Seurat, allí donde la perspectiva tradicional occidental no tenía cabida, donde se impedía a los cuerpos tener volumen, el hombre la había conquistado también con la experiencia del ferrocarril, en tanto que medio de transporte y máquina que todo atravesaba, que por todas partes subía y que por toda cuerda descendía. Esa fantasía espacial ya la pusieron de manifiesto las viñetas cómicas de Cham sobre los ferrocarriles; las películas de Georges Méliès –*Voyage à la Lune*–, en el cambio de siglo y las de dibujos animados algo después. Con la elevación del arte a las

¹ Amedée Ozenfant. «Seurat» (*Cahiers d'art*, septembre 1926), en Hélène Darragon (ed). *Georges Seurat. Correspondances, témoignages, notes inédites, critiques*, París, Acropole, 1991, p. 313: «Montons dans le train Seurat... Seurat disait "l'art, c'est l'harmonie"... Seurat voulait sans doute exprimer par là ce qu'entendaient les vieux géomètres grecs, cette harmonie que notre esprit suppose et impose aux choses, cette discipline à laquelle il nous plaît d'imaginer voir obéir le monde, cette régulation du hasard apparent ou réel des phénomènes que nous amenons à une unité légale».

nubes, vía iniciada por los pintores paisajistas y los impresionistas, los cuerpos aprendieron a gravitar, a tomar conciencia del espacio y dejaron de ordenarse en el mundo atendiendo a normas consensuadas de perspectiva. Así, esas ninfas se presentaban como cuerpos ingravidos que se deleitaban en la pérdida de volumen y masa. De ahí que también para los organizadores de la exposición del Neopre-sionismo, «Arabescos» se presentara como una estación más del recorrido de la pintura en su camino hacia la abstracción formal en el arte.

Anthony Gross, uno de los dos directores de *La joie de vivre*, estudió en París, en la Académie Julian entre los años 1924 y 1927; y seguramente también merodeó los talleres y estudios de las calles del barrio de Montparnasse: la Grande Chaumière y Notre-Dame-des Champs. Academias y cenáculos donde se consolidaba el purismo como gran lenguaje plástico. Conoció a Zadkine, a Fernand Léger, y probablemente a André Lhote, a Ozenfant², a los fotógrafos que vivían en los alrededores —como Florence Henri— y a los arquitectos y diseñadores cuyas casas y estudios estaban en las calles de Sevres y de Cherche-Midi, como era el caso de Le Corbusier y Pierre Jeanneret o Jean-Michel Franck. Pero no sólo conoció la capital francesa; Cannes y Saint-Tropez fueron también sus destinos y quizá allí aprendió de primera mano la alegría de vivir a la que respondían los *papiers collés* de Matisse de los años treinta y que asomaron luego en su película.

Sabida la trayectoria de Gross, cabe pensar que la idea de una película que cantara las gracias y buenaventuras de la electricidad podía proceder tanto del ambiente espritnouvista, purista y *art déco*, previo y posterior a la Exposición Internacional de las Artes Deco-

² Anthony Gross (1905-1982) estaba, en el otoño de 1923, en París. Estudió en la Académie Julian con Pierre Laurens y grabado en la École des Beaux Arts con C.A. Walter. Durante ese tiempo vivió en la rue des Canettes, próxima al Bulevar Saint-Germain. En abril 1924 de París fue a Madrid y estudió en la Academia de San Fernando. De nuevo en París, de octubre de 1926 a marzo de 1927, tomó clases en la Académie Julian y en la Grande Chaumière con S.H. Hayter y Balthus, en la misma calle donde Léger, Ozenfant y otros artistas de la línea purista mecanicista tenían sus talleres y academias.

rativas de París de 1925, como a la confluencia del arte abstracto e industrial a su paso por la Bauhaus y con ciertas reminiscencias del constructivismo soviético. No en balde, el director de cine de origen ucraniano y afincado en París desde comienzos de los años veinte, Eugène Deslaw, declaró en 1930 que la fórmula del cine abstracto se encontraba en los dibujos animados sonoros³, dada su capacidad de síntesis bidimensional y donde la derecha valía tanto como la izquierda, y arriba como abajo. El poder de los dibujos residía en que desplegaban una continuidad espacio-temporal, a la manera de los panoramas o las estampas japonesas, y tenían la capacidad incontestable para trastocar libremente las convenciones y la lógica de los comportamientos y las dimensiones.

Debido a la danza, los blancos vestidos de las dos ninfas proyectaban sugerentes sombras orgánicas que resultaban tan perfectas como la hélice del paquebote *Normandia*: flor abierta y adorno del transatlántico que ornamentaba la superficie del mar rizándola con sus giros. La película constataba así la natural y oportuna analogía entre flores y hélices. La alegría de vivir se contemplaba como el estado anímico y espiritual que había alcanzado su cota máxima al cumplirse la misión del arte en el más ferviente momento industrial: el arte logró ser ese lúdico barniz para presentar las fábricas, los trenes y los transatlánticos como inocuos personajes de una historia de dibujos animados. La alegría de vivir materializada en la corriente eléctrica fue, para Eugène Deslaw y en su película *Les nuits électriques* (1928), otra manera lógica de aproximación artística a la dimensión impalpable, escurridiza, aséptica y paradójicamente mecánica de lo moderno.

Las redes eléctricas y las redes férreas de la ciudad se convirtieron en manos de estas acróbatas en un particular parque de atracciones, con carpa circense incluida, que les permitía deslizarse por las gigantescas flores como si fueran toboganes, dar volteretas en los ca-

³ Eugène Deslaw. «Cinéma abstrait», *Cercle et Carré*, num. 3, 1929, s. p.

bles de alta tensión o escapar hacia el sol subidas en una bicicleta como funambulistas. Pero cinco años antes, en el prólogo del libro *Métal* de Germaine Krull, el crítico Florent Fels ya había usado las imágenes y metáforas que utilizaron Hoppin y Gross:

«Germaine Krull es la Desbordes-Valmore de este lirismo y sus fotografías son sonetos de rimas afiladas y luminosas. ¡Qué orquídea es este regulador Farcot, y qué insectos inquietantes son estas ruedas de escape!... En el halo que las envuelve, las potentes dinamos, silenciosas y tranquilas en acción, parecen irradiar vibraciones luminosas, y las chimeneas, que parecen trompas que lanzan una llamada al cielo, son los nuevos dioses Termes de nuestro camino. Los puentes penetran en el espacio. Los trenes rompen con su estrépito la línea de horizonte. Dejan la tierra y, en la inevitable progresión del progreso, se deslizan sobre el éter arrastrando a los seres maravillados hacia estaciones astrales»⁴.

Las palabras de Fels y las fotografías de Krull alimentaron, como las ninfas, esa necesidad y deseo de que el arte, en una época que se quería higiénica, debía ser ingrátido; para ello debían levantar del suelo los raíles de los trenes que habían ayudado a su formulación y decidirse a ocupar el cielo. Éste propósito era ya síntoma de un arte religioso, espiritualizado. Aunque estuviera fundado sobre el hierro, aunque su icono fuera la torre Eiffel, el arte, por espiritualizarse, se abstraía; y ahí estaba el *Monumento a la III Internacional* de Tatlin para demostrarlo o las sillas tubulares *Vassily* de Marcel Breuer. Entre la exposición de 1925 y la de 1937, toda manifestación debida a poetas, ar-

⁴ Florent Fels. «Prologue», en Germaine Krull. *Métal*, cit., s. p.: «Germaine Krull est la Desbordes-Valmore de ce lyrisme et ses photographies sont des sonnets aux rimes aigues et lumineuses. Quel orchidée que ce régulateur Farcot et quels insectes inquiétants ces roues d'échappements... Dans le halo qui les entoure, les puissants dynamos, silencieuses et tranquilles dans l'action, semblent rayonner en vibrations lumineuses, et quel appel de trompes lancent vers le ciel les cheminées, ces nouveaux dieux-Termes de notre chemin. Les ponts pénètrent dans l'espace. Les trains brisent dans leurs fracas la ligne d'horizon. Ils quittent le sol et, dans la progression fatale du progrès, glissent sur l'éther, entraînant les vivants émerveillés vers les gares astrales».

tistas o críticos afines a las corrientes puristas e higienistas exaltaban el lirismo de las máquinas, en tanto que último estadio de la estética y el arte decimonónicos antes de su disolución. Lirismo era el adjetivo con el que los críticos y los editores de la revista *Cahiers d'Art* daban su bendición a las obras que se atenían a los principios de necesidad de esa segunda época maquinista por ellos formulada y defendida: la belleza de la máquina como parte necesaria del orden de la fábrica regida por las leyes de producción fordianas.

Otro punto a destacar en la película *La joie de vivre* es el cambio brusco pero natural de escalas y escenarios que ahí se suceden y que, por otro lado, son recursos propios del cine para crear mundos atemporales y fantásticos. La película se antojaba como la moderna versión de *Alicia en el país de las maravillas*. Este Wonderland eléctrico estaba poblado con todas las maravillas asépticas de la técnica y del arte abs-



3. Lucien Weilluc. Portada de *Le Frou-frou*, 1900.

tracto que ayudaban a habitarlo: los collages de Matisse, las obras de los supremáticos, los rostros y cuerpos de la industria poetizados por la fotografía y el cine –desde Krull, Eli Lotar, Florence Henri, Pierre Boucher, Emmanuel Sougez, René Zuber, Renger-Patzch o René Clair–. En esta publicidad cinematográfica de Hoppin y Gross no había señal de fuerza o trabajo; ahí todo es voluntad, todo es necesario: las puertas se abrían con sólo ser tocadas y la corriente eléctrica no encontraba obstáculos.

Otra de las conquistas del progreso científico y técnico de la que sacó partido el arte del siglo XX, y dio cuenta de ello la película *La joie de vivre*, fue que había llegado el turno de que los rayos de electricidad tejieran los trajes del hombre y de la naturaleza, del mismo modo que en el siglo anterior, y aún en las inmediatas décadas pasadas, habían sido los hilos de humo de los cigarros –por defecto del



4. Germaine Krull. *Paysage*. Publicada en *Bifur*, num. 2, 1930.

de las locomotoras— quienes se encargaron de tal labor. En la década de 1930 sedas brillantes y caprichosas tomaron el relevo a los cancanes y crinolinas. El algodón y el lino de las medias y enaguas de la joven fumadora de la portada de la revista *Le Frou-Frou*, pintada por Lucien-Henri Weilluc en 1900, estaban tejidos por el humo del cigarrillo que indolentemente ella sostenía con su mano derecha. Ese humo, en su ascenso y justo antes de disolverse, lograba escribir en el aire el nombre de la revista. Una decorativa F se prolongaba para rematar las ondas de una corola de combinaciones blancas. La flor que había dibujado el humo del cigarro servía de marco a las dos piernas vestidas con medias negras que surgían del centro de esa densa nube o faldas a la que había quedado reducida la fumadora. Esta portada era un ejemplo del nuevo paisaje que debían componer artistas y fumadores indistintamente al tiempo que ocultar la fábrica, haciendo creer que todo surgía por generación natural y espontánea.

La portada de *Le Frou-Frou* no fue un caso aislado, sino un paso hacia la configuración del paisaje industrial de la segunda época maquinista ya sin humo. En 1929 apareció, en el número 2 de la revista *Bifur*, una fotografía firmada por Germaine Krull titulada *Paisaje*. Se trataba de un esclarecedor paisaje de medias negras de seda y enaguas de encaje: dos jovencitas levantaban sus faldas para dejar ver la blancura de su ropa interior, rasgada por cuatro líneas de ébano rematadas en los zapatos de tacón. El paisaje que dejaba ver la agotada fumadora pintada por Weilluc, como el de las risueñas jóvenes fotografiadas por Krull, eran los postes por donde iba a circular la electricidad, insertados en esos campos de flores blancas. El siguiente paso de esta secuencia paisajística lo dieron las bidimensionales ninfas de Hoppin y Gross.

Krull trabajó paralelamente en el tema del paisaje y sobre los materiales que lo componían. En sus trabajos de finales de los años veinte la carne, la seda y el hierro llegaron a identificarse en tanto que los tres componían las capas más o menos visibles con las que se cubrían los cuerpos modernos mecánicos y engrasados —como gustaba

imaginar el arte a Théophile Gautier—, y cuya representación máxima la alcanzaron las bailarinas de los espectáculos musicales. A un lado el ingrediente sicalíptico propio de la época que se percibe en la fotografía *Paisaje* de Krull, la idea de encontrar o crear un paisaje en los pliegues de la ropa interior femenina y en el cuerpo mismo podría decirse que ya quedó demostrada en el cuadro de Courbert *El origen del mundo* (1866). Ése era el paisaje de la madre naturaleza, la fábrica propia del género humano visto con lupa. Y paisajes eran también las fotografías eróticas tan populares y tan exitosas de la segunda mitad del siglo XIX. Si entonces el tren era visto como una máquina de fabricar pintura de paisaje, los cuerpos femeninos adquirieron también esa facultad; eran fábricas que, al subir sus faldas, sus piernas desnudas indicaban el camino por donde las locomotoras podían circular y ocultarse.

2. Ordenar la circulación.

Se ha señalado la poca distancia ideológica y formal que había entre las señales ferroviarias que jalonaban las vías en *La joie de vivre* y los cuadros suprematistas de Kasimir Malevitch de 1914-1918. Ambas demostraciones respondían a la necesidad de un supralenguaje que ordenara el nuevo orden del mundo. Artistas como Matisse o Malevitch, por ejemplo, fueron de los que asumieron esa labor y se erigieron en sus formuladores: «El artista cuida de la armonía universal, y el arte es el único lenguaje internacional»⁵. Si se piensa en el título de esta película y en la alegría de vivir que señalaba Charles Baudelaire en su poema *Invitation au voyage*⁶, la danza y la promesa de felicidad de la belleza estendhaliana dieron la mano a la pintura y a la idea de viaje que se tejó bajo las marquesinas de la estación de Saint-Lazare. En *La alegría de vivir* (1906), *La Danza I* (1909) y *La Danza*

⁵ Florent Fels. «Matisse», en *Propos d'artistes*, cit., p. 123: «L'artiste veille à l'harmonie universelle, et l'art est le seul langage international».

⁶ Charles Baudelaire. *Las flores del mal*. Madrid, Editorial Cátedra, 1995, pp. 238-241.

(1930) Henri Matisse presentó cuerpos que, cogidos de la mano y gracias a una corriente invisible de energía, se mantenían unidos en un campo de pintura que se extendía y se diluía al mismo tiempo. La danza y el ritmo del desplazamiento fabricaban un paisaje, un panorama que se desplegaba al otro lado de las ventanas del tren. En este sentido la película de Hoppin y Gross también incluyó una mención a la experiencia de Blaise Cendrars relatada en los versos de su *Prose du Transsibérien*. En esta extensa composición la pintura moderna volvía a ser panorama: recuperaba los trenes como máquina de fabricar arte y la pintura como engranaje insertado en el mundo que alimenta y garantiza la circulación de los objetos:

«Je suis un monsieur qui en des express fabuleux traverse les
 toujours mêmes Europes et regarde découragé par la
 portière
Le paysage ne m'intéresse plus
Mais la danse du paysage
La danse du paysage
Danse-paysage
Paritatitata
Je tout-tourne»⁷.

La película *La joie de vivre* fue el catálogo animado de todas las conquistas de la electricidad y de cómo éstas participaron en la creación de la gramática del arte abstracto, en su codificación. No resultaban asuntos muy distantes el de la electrificación ferroviaria y el de la formulación de un lenguaje ferroviario universal. En esos mismos años en los que Hoppin y Gross trabajaban en su película, Charles Dollfus y Edgar Jeffroy escribieron a este respecto algo muy significativo en el volumen monográfico que la revista *L'Illustration* dedicó, en 1935, a los medios de transporte terrestres: «La principal aplicación del telégrafo eléctrico no es la transmisión de comunicados postales, sino la señalización de los ferrocarriles»⁸. Lo primero era poner orden

⁷ Blaise Cendrars. «Ma danse (février 1914). Dix nef poèmes élastiques» (1919), en *Du monde entier au coeur du monde*, París, Denöel, 1987, p. 89.

⁸ Charles Dollfus y Edgar de Geoffroy. *Histoire de la locomotion terrestre. Vol. 1. Les chemins de fer*. París, L'Illustration, 1935, p. 118: «Le télégraphe électrique a eu pour pre-

en las vías de comunicación, como reflejo y ensayo del orden que debía imperar en el plano mundial. De igual modo, lo que exigía el arte derivado de un archimaquinismo, de la esencialización de las locomotoras y los trenes y del hecho de que las leyes del trabajo en las fábricas habían sobrepasado su campo de actuación, era poner orden, crear un código, sistematizar su lenguaje.

No muy distinta fue la tesis que en 1955, y con motivo de la exposición promovida por la galería Charpentier de París: *Un siècle de chemin de fer et d'art*, mantuvo Georges Chan, ingeniero jefe de la SCNF, en el artículo que escribió para el catálogo. En él puso en relación directa el proceso paralelo en el tiempo de la electrificación de los transportes ferroviarios y la formulación del arte abstracto. Comenzaba su texto con una llamada de atención sobre el aspecto cada vez más abstracto que habían adquirido en las últimas décadas los objetos que servían de marco a la vida cotidiana, incluidos evidentemente el arte y la arquitectura: ha desaparecido el caballo del paisaje urbano, las letras se han tipificado desde la aparición de la imprenta, etc. Reparaba en el hecho de que los artistas, ocupados en registrar y representar plásticamente la evolución de las maneras de sentir y pensar, habían cedido a las preocupaciones de su tiempo, habían abandonado el retrato a la manera de Ingres y la naturaleza tal y como la consideraron los impresionistas, es decir, que se habían distanciado del aspecto real de las cosas. Justificaba la nueva orientación del arte, cuyo punto de inflexión lo situaba aproximadamente en 1910, en el espíritu, el lenguaje y los nuevos hábitos que la técnica y la ciencia habían configurado y de los que el arte se convirtió en su traductor. En los años cincuenta Chan volvía a hablar de espíritu, en el sentido de esa predisposición consustancial al hombre o aprendida para saber cómo convivir con la técnica: «No está fuera de lugar establecer una relación entre este espíritu al que debemos el arte abstracto y el espíritu que introduce la ciencia y la técnica en nuestra existencia»⁹. De todas las

mière application non pas la transmission des dépêches postales mais la signalisation des chemins de fer».

⁹ Georges Chan. «L'électrification et l'art abstrait», en cat. *Un siècle de chemin de fer*

citadas artísticas que menciona —Léger, Boccioni, Mondrian—, es a Robert Delaunay a quien reconoce como aquel que mejor había seguido pictóricamente el proceso de abstracción y electrificación de los ferrocarriles en particular y de la técnica en general. Tampoco pasó por alto que ciertas obras de Kandinsky —pone el ejemplo de *Unbiegsam* (Inflexible), de 1929— le recordaban el lenguaje de las señales, abstracciones harto conocidas por los ferroviarios, del mismo modo que, en la Exposición de 1937, Dautry reconoció señales de circulación ferroviaria en las obras del matrimonio Delaunay. «Aire, hierro y fuego», recuerda Chan, era el nombre de uno de los paneles que Delaunay hizo para aquella exposición y con la que pretendió evocar una locomotora, como si quisiera remitir a la tríada de «Lluvia, vapor y velocidad» de William Turner¹⁰.

De nuevo en la película, las ninfas en su huida, que era su necesaria circulación, se encontraron con un termes clásico a la entrada de una mina, testigo y custodio de un vía subterránea del pasado. Florent Fels ya había poetizado las chimeneas humeantes al llamarlas «dioses termes de nuestro camino», dignificando de este modo las fábricas al equipararlas con esos personajes mitológicos. André Chastel señaló en su ensayo *El gesto en el arte* que los termes asumían la tarea de *signum* sabio de la llamada al orden para los no iniciados en la religión griega; y para los neoplatónicos antiguos y modernos eran una

et d'art, París, Galerie Charpentier, 1955, s. p.: «Aussi n'est-il pas déplacé de proposer ici de faire un rapprochement entre cet esprit auquel nous devons l'art abstrait et l'esprit qui introduit la science et la technique dans notre existence».

¹⁰ La tesis de Chan también sostenía que del mismo modo que el arte se había sometido a un proceso de abstracción por el contacto con las formas y los principios de la técnica, el mismo proceso se apreciaba en la técnica misma. Este discurso se emparentaba con el que Le Corbusier defendió en la Exposición de 1937: la técnica, cuando alcanza su máxima expresión, se hace arte. «En même temps que dans le monde des arts naissait l'École des peintres abstraits, la technique industrielle, évoluant aussi de son côté, poursuivait son oeuvre d'abstraction. La locomotive à vapeur a disparue. Elle était une sorte de monstre animé et fumant qui avait encore le caractère d'un être vivant par le mouvement de ses bielles, le tournoiement de ses fumées et jusqu'à son bruit haletant. Avec l'apparition de l'électricité, le caractère de nos machines a été complètement modifié. Là où l'effort et le rôle de l'homme dans la machine étaient visibles, l'aisance et un fonctionnement quasi-magique sont apparus», en Georges Chan. «L'électrification et l'art abstrait», cit., s.p.

señal de rechazo dirigida al público¹¹. De manera que Hoppin y Gross acudieron a cultismos extraídos del mundo clásico para advertir al público entusiasta de las máquinas y la electricidad que los orígenes de la modernidad de la que disfrutaban y se vanagloriaban, basada en principios ferroviarios, debía descansar en el más profundo y hermético de los silencios. Así pues, una vez conseguido anular la noción de espacio, sin problemas de coherencia temporal y tras un viaje elástico por una vía minera subterránea, la secuencia abierta por el estípite heleno se cerraba con los cuadros supremáticos. A la salida del túnel el secreto del origen y el destino de la modernidad habían quedado desvelados: las señales de circulación ferroviaria que jalonaban la vía anunciaban la llegada a la ciudad de los supremáticos, donde un camino de cuadrados blancos y negros y una escalera apoyada en el vacío daban cuenta de un espacio suprematista. Y al final de este viaje, sus protagonistas, sorteando todo obstáculo, escapaban por caminos invisibles tendidos en el aire y se perdían tras las nubes: «La nueva vía metálica, mecánica, el rugido de los automóviles, el brillo de las lámparas eléctricas, el zumbido de las hélices, han despertado el alma



5. El Lissitzky. Cartel de propaganda en una fábrica. Vitebks, 1919.

¹¹ André Chastel. *El gesto en el arte*, Madrid, Ediciones Siruela, 2004 [1984], p. 75.

que se asfixiaba en las catacumbas de la vieja razón, y las almas se han dirigido a la confluencia de los caminos del cielo con los de la tierra»¹².

De manera que el código ferroviario, que hasta entonces tan sólo sabían leer los maquinistas y fogoneros, entró en el ámbito artístico tan pronto como los artistas del siglo XX recuperaron su papel de vanguardia al pie de los trenes. Con Malevitch, desde 1915, en sus cursos del Vchutemas en Petrogrado; con las primeras abstracciones pictórico-musicales de Vassily Kandisky, donde todo era ingrávito: montañas, árboles o casas y con Moholy-Nagy, en 1927, desde la Bauhaus de Dessau, se ponía de manifiesto que existían numerosas fábricas encendidas que producían arte abstracto en diversos puntos del planeta, y todas ellas estaban enlazadas por una vía que ya había empezado a levantarse del suelo y ascender al cielo. Otros artistas, como Alexander Rodchenko, en 1917, escribían también sus reflexiones y experimentos artísticos desde las vías invisibles que los aviones y los telégrafos abrían en el cielo: «El arte del futuro no será la acogedora decoración de los apartamentos familiares. Será algo tan necesario como los rascacielos de cuarenta y ocho pisos, los grandiosos puentes, los radiotelégrafos, la aeronáutica, los submarinos, etc. Y el arte de la pintura contemporánea va más lejos que la tecnología. ¡La justa electricidad destruirá finalmente el confort de las chimeneas! ¡El avión no-objetivo acabará con los ferrocarriles! ¡La invisible y abstracta radio acabará con las cartas!»¹³. Ese mundo no-objetual por el

¹² Kasimir Malevitch. «Du cubisme et du futurisme au suprématisme. Le nouveau réalisme pictural», Conférence du 12 janvier 1916 à Pétrograd, à l'occasion de l'Exposition «0,10», en *Écrits*, Andrei Nakov (ed.), París, Éditions Gérard Lebovici, 1986 [1975], p. 189: «La nouvelle vie métallique, mécanique, le grondement des automobiles, l'éclat des lampes électriques, le ronflement des hélices ont réveillé l'âme qui s'asphyxiait dans les catacombes de la vieille raison, et l'âme s'en est allée au confluent des routes du ciel et de la terre».

¹³ Alexander Rodchenko. Notes, June 15th., 1919. On the Museum of Experimental Technology, en *Experiments for the future: diaries, essays, letters, and other writings*, Alexander N. Lavrentiev (ed.), Nueva York, The Museum of Modern Art, 2005, p. 101: «But the art of the future will not be a cozy decoration of family apartments. It will be as necessary as forty-eight-story skyscrapers, grandiose bridges, wireless telegraphs, aeronautics, underwater vessels, etc. And the art of contemporary painting goes further than technology. Dead electricity will destroy the comfort of the

que abogaban tanto constructivistas, suprematistas y productivistas no era un mundo sin objetos, sino que éstos se debían abstraer, esencializarse, mediante el poder invisible de la electricidad y el pensamiento del artista que trabajaba para mostrar un mundo de orden superior, religioso.

Estos artistas soviéticos transformaron la naturaleza física de los objetos de este mundo en otros de índole exclusivamente espiritual. El crítico y etnógrafo Carl Einstein, respecto a este arte no-objetivo, matizó que los constructivistas, suprematistas y productivistas producían objetos a los que habían eliminado el aspecto material para identificar el objeto mismo con su función, para aproximarse a su ser útil¹⁴; de ahí que los redujeran en su aspecto externo a formas abstractas.



6. Malevitch rodeado por sus alumnos delante de un tren en la estación de Vitebks, 1919.

fireplace in the end! The non-objective airplane will destroy the railroad! The abstract wireless will destroy letters!».

¹⁴ Cit. en Liliane Meffre. *Carl Einstein et la problématique des avant-gardes dans les arts plastiques*, Berna, Peter Lang, 1989, p. 105.

El propio Malevitch consideraba el *Cuadrado negro* y otras obras suprematistas suyas como señales de circulación y las llegó a calificar de semáforos de color¹⁵. Así los cuadros suprematistas no-objetuales de Malevitch tales como *Construcción* (1915), *Composición alógica* (1915), *Suprematismo: círculo entre rectángulos y triángulos* (1915) o *Dibujo suprematista. Visión aérea de paisaje con elemento supremático* (1928c.) pudieron ser aprehendidos como mapas ferroviarios y señales dispuestas al pie de las vías y en las estaciones que marcaban el camino para alcanzar un estado superior del alma a través del arte. Claire Le Foll ha apuntado que a Malevitch en la Escuela de Arte libre (Vitsvomas) de Vitebsk le llamaban el «pope negro»¹⁶, por su extraño comportamiento como maestro religioso o gurú que hipnotizaba a sus alumnos. Por otro lado, Margarita Tupitsyn ha citado las declaraciones de una alumna de Malevitch en las que contaba que los estudiantes, en 1918, le trataban de «general»¹⁷. Con lo cual quedaba claro que el propio artista se quiso distinguido miembro de la vanguardia militar y religiosa al frente de una misión.

Malevitch, como maestro y general de su grupúsculo de alumnos, bien conocía ese código que aseguraba el orden de circulación ferroviaria si se atiende a la fotografía tomada en Petrogrado, en 1920: el fotógrafo desde un vagón retrata al pintor rodeado con sus alumnos que están enfrente, en la puerta de otro vagón. Malevitch llevaba una bandeja supremática con el cuadrado y el círculo negros: icono, blasón y escudo de su religión; en el vagón colocaron su *Cuadrado negro sobre blanco*, de manera que el destino de ese tren no era una ciudad cualquiera, sino el país de los supremáticos. La equiparación entre fotógrafos y vagones no era cosa nueva en 1920; como tampoco era nueva la del tren como promesa y destino de felicidad: la revolución y el paraíso de los trabajadores, en continuo movimiento, en continua

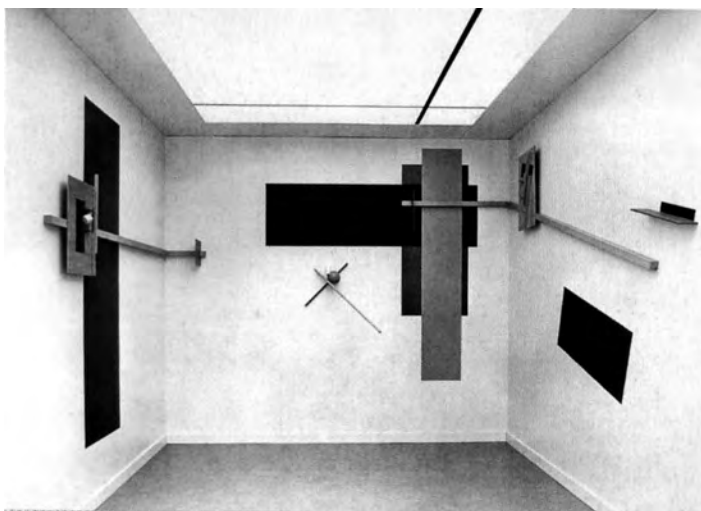
¹⁵ Kasimir Malevitch. «Le suprématisme» (1919), en *Écrits*, cit., p. 226.

¹⁶ Claire Le Foll. *L'école artistique de Vitebsk (1897-1923): éveil et rayonnement autour de Pen, Chagall et Malevitch*, cit., p. 119.

¹⁷ Irina Karasik, «Po radiusu osnovy», cit. en cat. *Malevich and Film*, Margarita Tupitsyn (ed.), Londres, New Haven, The Yale University Press; Lisboa, Fundação Centro Cultural de Bélem, 2002, nota 75, p. 162.

producción. Malevitch animó a sus alumnos a recorrer el país y servir en bandeja a los campesinos y granjeros las delicias espirituales del arte de la revolución. Los artistas eran parte de la revolución y, como a ella, se les esperaba en las estaciones y apeaderos, ya que los ferrocarriles constituyeron los canales visibles de distribución de la revolución socialista de 1917.

Al entender el arte como las señales en el camino que anunciaban los destinos mientras que el tren los construía a su paso, se comprende que numerosos artistas en estas primeras décadas del siglo XX en sus escritos aludieran a trayectorias y recorridos en el tiempo, a barridos cronológicos donde había un punto de partida y otro de llegada y fueran comunes las menciones a la circulación, al movimiento y a la construcción. *Du cubisme au classicisme*, sentenció Gino Severini en 1921; y *Del cubismo y del futurismo al suprematismo. El nuevo realismo pictórico* fue escrito por Malevitch en 1915. Por su parte, también Laszlo Moholy-Nagy hablaba de un viaje que iba del material a la arquitectura: *Von material zu architektur*, en 1929. La fórmula *Von... Zu...* era la misma que *Du... au...*, pues eran las pautas del dinamismo y la movilidad imperantes en las ideas y en el arte de los años



7. El Lissitzky. *Proum*. Berlín, 1923.

veinte. Así pues, todo estaba por hacer y todo debía llegar porque el arte se pensó como una estación de tránsito en un mundo-fábrica donde todo marchaba sobre raíles. Como consecuencia de este plan de acción, el campo artístico de las vanguardias quedaba convertido en un gran mapa de trenes, con sus horarios y estaciones.

Malevitch, en su artículo «Nuestras tareas» (1919), quiso demostrar que el proyecto del suprematismo era el camino lógico que debía seguir el arte soviético. Además, su programa resultaba factible por el hecho de haberlo formulado desde los ferrocarriles: por usar en sus alocuciones verbales y plásticas su vocabulario, por saber conducirlos y por posar junto a ellos antes de partir para recorrer el país a la cabeza de su ejército de alumnos, con la bandera del *Cuadrado negro sobre fondo blanco* como distintivo de su misión: «Ocupándonos de la organización y de la reorganización de la máquina general de construcción artística del Estado, nos hemos inclinado por la creación de una red de museos que se convertirán en los centros de propaganda y de instrucción para las grandes masas populares»¹⁸. Con la lección del ferrocarril como lugar y modelo del arte, el suprematismo se garantizaba el éxito de su misión, pues el tren era el medio de transporte moderno, lógico y natural de los extensos países, agrícolas y pobres como era Rusia.

La velocidad, la gran conquista decimonónica que progresivamente renovaba su estatus de modernidad al alcanzar mayores cotas, no bastaba a Malevitch —«El Futurismo ha revelado la “novedad” de la vida moderna. La novedad de la “velocidad”. Gracias a la velocidad avanzamos más rápido»¹⁹— ya que todo nacía y desaparecía

¹⁸ Kasimir Malevitch. «Nos tâches» (1919), en *Écrits*, cit., p. 276: «En abordant l'organisation et la réorganisation de la machine générale de construction artistique de l'État, nous nous sommes penchés sur la création d'un réseau de musées, qui deviendront des centres de propagande et d'instruction pour larges masses populaires».

¹⁹ Kasimir Malevitch. «Du cubisme et du futurisme au suprématisme. Le nouveau réalisme pictural» (Conférence du 12 janvier 1916 à Pétrograd, à l'occasion de l'Exposition «0,10»), en *Écrits*, cit., p. 187: «Le futurisme a révélé la 'nouveau' de la vie moderne. La nouveauté de la "vitesse". Grâce à la vitesse, nous avançons plus rapidement».

que llegar después; nadie lo sabía. Marie Kovska decía que el mundo iba a ser aniquilado y se reharía de cabo a rabo[...] Por lo tanto, todos esperamos la revolución. Quizá nadie sabía de qué revolución se trataba»²⁰, confesó el escritor Viktor Slovisky.

Si la revolución debía llegar en tren, y con él se identificó, resultaba lógico que la iconografía ferroviaria salpicara las producciones artísticas y se convirtiera en lenguaje revolucionario y religioso. Los trenes sirvieron para componer estadísticas donde los raíles y sus traviesas funcionaban como las tablillas donde se escribían las divisas políticas; las locomotoras actuaron como las cuentas del rosario de la economía soviética; se transformaron en mástiles donde colgar banderolas y páginas de libros para publicitar las editoriales estatales soviéticas y promocionar la lectura —como el fotomontaje que realizó Varvara Stepanova para la revista *Kniga i Revolutsia* (Libros y revolución)—. Los mensajes se escribían con los trenes, sobre los trenes y por eso ellos eran también los encargados de difundirlos. Y esta idea fue una de las que fundamentaron las misiones de los *agit-poezd*, los trenes de propaganda soviética.

El código supremático y ferroviario fue el que también utilizó el húngaro Laszlo Moholy Nagy en algunos de sus primeros cuadros abstractos y del que luego se nutrió para ilustrar su artículo «Dynamik der Grosse-stadt», de 1924: señales de paso, de parada y de control de velocidad, de dirección, etc. De esta manera aludía a que el caos de las grandes ciudades debía estar sometido a la norma de circulación ferroviaria por su completa eficiencia. Llama la atención que, para hablar del ruido y del caos de las ciudades, que aumentaba conforme la mecanización de la vida urbana ganaba terreno, se acudiese al vocabulario musical y se le llegara a calificar de ruido armonioso, caos ordenado y construcción sinfónica de la ciudad. Este hecho no dejaba

²⁰ Cit. en Pierre Barucco. *Le fracas et le silence. Du futurisme à la métaphysique de De Chirico*, Marsella, Via Valeriano Éditions, 1993, p. 41: «Je ne savais pas ce qui serait advenu ensuite. Personne ne le savait. Marie Kovska disait que le monde aurait été anéanti et refait de fond en comble [...] Désormais nous attendions tous la révolution, même si personne ne savait de quelle révolution il s'agirait.

de ser otro ejemplo de la exaltación del progreso y la identificación de la mecanización de gestos, consumo, gustos, etc., con la belleza moderna. Walter Ruthmann y su película *Berlín, sinfonía de una gran ciudad* (1927) también daba buena cuenta de esto: un tren era el encargado de poner en marcha y despertar a la ciudad de Berlín; a partir de ese momento se revelaba que toda la actividad estaba regulada por las leyes del trabajo y la precisión, incluso el tiempo de ocio.

3. La llegada de las locomotoras.

De la unión del cinematógrafo con el ferrocarril resultó una poderosa arma de intromisión, vigilancia y control sobre el viajero y espectador. La paridad e identidad entre ambas industrias se hizo patente desde el primer momento; y no sólo porque uno de los temas más explotados por la pintura nueva, la fotografía y por los pioneros



9. Fotograma de la película de los hermanos Lumière *L'arrivée du train à La Ciotat*, 1898.

de la cinematografía fueran las escenas de trenes. Ya desde su aparición, el daguerrotipo, como las primeras cámaras cinematográficas, por su aspecto eran locomotoras en miniatura: con su diminuta chimenea y con su prominente objetivo que hacía las veces de fanal. Además, la luz que traía la locomotora en su frente, y con la que horadaba y construía el camino en el vacío de la noche o en los túneles, era la luz del apellido de los hermanos Lumière, Prometeos de los tiempos modernos que la robaron de los templos de la religión decimonónica —fábricas y estaciones— para regalarla a los mortales y así darles el fuego con el que ocupar su tiempo de ocio, porque el cinematógrafo nació con los mismos objetivos que la fotografía: documentar científica y objetivamente la realidad a la par que divertir.

La promesa de la religión de los ferrocarriles, anunciada y defendida por las corrientes de pensamiento científico e industrial a lo largo del siglo XIX, se hizo visible y tangible gracias al cinematógrafo. El tren había enseñado a ver en movimiento, a acumular imágenes a través de las ventanas de los vagones; y el cine se presentó como el instrumento que conservó, grabó y sistematizó todas esas imágenes al tiempo que permitía la recreación de la experiencia del viaje ferroviario. La conmoción y el miedo que provocó en los primeros espectadores la proyección de *L'arrivée du train à la gare de la Ciotat* (1898), de los hermanos Lumière, fue por la amenaza que sintieron al ver la locomotora precipitándose hacia ellos; ahí comprobaron que las fantasmagorías se podían materializar. Aunque el público estaba familiarizado con los trenes como para no sentir miedo de ellos, el terror se manifestó cuando sintieron peligrar su integridad física y nerviosa al precipitarse sobre ellos desde la pantalla en las oscuras salas de proyección. El público ya no estaba sentado en sus casas dominando el ritmo de visionado de un álbum de fotografías, sino que el tren les acechaba; ahí se desestabilizaban y mezclaban los conceptos de diversión y temor.

El tren de los Lumière se presentó como la promesa de la llegada de la divinidad hecha realidad, el dios de la religión de los ferro-

carriles se ofrecía al público. Si la locomotora de los hermanos Lumière llegaba a la ciudad, fue gracias a que el maquinista había sabido leer e interpretar las señales que le habían puesto a lo largo del camino. El icono, dijo Ángel González a propósito de los iconos de la religión ortodoxa de tradición bizantina, es la presencia que viene de muy lejos, es el testimonio de la mirada de Dios²¹. En la pantalla del cinematógrafo la parusía ya era manifestación presente: la inversión de la perspectiva occidental propia de los iconos, teorizada por Pavel Florenski en un artículo de 1919-1921, alcanzó su máxima expresión a la vez que su laicización en la aparición cinematográfica del tren. En este caso era la máquina quien, al proyectar su luz, salía del cuadro y de los límites de la pantalla, de manera que el espectador no era atraído hacia ella sino lanzado hacia atrás, contra su asiento, atemorizado por la luz y el halo de energía que desprendía el tren y su imagen; la locomotora acudía a él. Aunque posteriores a aquella histórica proyección de los Lumière, no habría que desdeñar la experiencia y los escritos teológico-artísticos de Florenski, quien sabía tanto de perspectivas invertidas y cambios de dirección como de trenes. Había nacido en 1882 y vivió cerca de la estación de su pueblo natal, Eulach, en Azerbaiyán, donde su padre estaba destinado como ingeniero ferroviario encargado de la construcción de la línea del Cáucaso.

Tocado por la divinidad y compañero de Florenski en el Vchutemas de Petrogrado, Kasimir Malevitch asumió como artista su papel de armonizador de la nueva Rusia proyectada tras la revolución y del nuevo orden de cosas reales y espirituales que con ésta vendrían. Las consideraciones y los matices religiosos aparecieron en su obra antes incluso de 1917, y se vieron reforzados por un extenso trabajo teórico compuesto por un gran número de artículos, complemento indispensable de su obra pictórica. Tanto sus escritos como sus trabajos plásticos fueron la representación de los habitantes, los planos y las directrices del no-lugar y paraíso de la religión por él fundada: el país de los supremáticos, como lo ha bautizado Ángel Gon-

²¹ Ángel González García. «Malevitch», en *El Resto. Una historia invisible del arte moderno*, cit., p. 111.

zález²². El trabajo de Malevitch se convirtió en la expresión de la necesidad del advenimiento de un lugar nuevo anunciado por la revolución y pensado desde el arte.

Claudia Casali, en un artículo sobre Kasimir Malevitch y la teoría y la estética de los iconos rusos, afirmaba que la tarea que asumió el propio artista fue la de adoctrinar a las masas al nuevo arte²³. El propio Malevitch sabía, antes incluso de estallar la revolución de octubre, que los tiempos para las nuevas religiones habían llegado. En una carta fechada el 27 de mayo de 1915, y que acompañaba el dibujo que hizo como proyecto del telón de fondo para la obra de teatro *Victoria sobre el sol* (1913): un cuadrado dividido en diagonal, mitad negro mitad blanco, aseguraba a su amigo Matiouchine que ese dibujo iba a tener una gran importancia en la pintura. El crítico y teórico de arte Boris Arvatov tampoco se equivocaba cuando escribió, en los años veinte, que Malevitch había hecho del suprematismo el vehículo para la formulación de una nueva religión²⁴. Elena Basner también ha insistido en la asunción de esta misión por parte de Malevitch al señalar que el artista no sólo buscaba un ideal supremo de perfección, sino que pretendía lograr mediante el arte la armónica fusión entre los métodos artístico, religioso, filosófico y científico en tanto quecimientos para la comprensión y representación del mundo²⁵. Basner presentaba a Malevitch como ejemplo de verdadera vanguardia: política, religiosa, científica y artística, cuyos ámbitos de actuación y decisión estaban perfectamente coordinados. El propio artista se reconocía el elegido por su capacidad creativa innata para conmover al resto de hombres con sus obras: «La dicción del poeta, el ritmo y la cadencia agrupando la masa sonora y guiando la precisión de los

²² Ángel González García. «Malevitch», cit. p. 111.

²³ Claudia Casali. «Gli scritti di Kasimir Malevich: la dimensione dell'infinito», en *Kasimir Malevich e le sacre icone russe. Avanguardia e tradizione*, Milán, Electa, 2000, p. 133.

²⁴ Cit. en Yeugenia Petrova. «Malevich's suprematism and religion», en cat. *Kasimir Malevich. Suprematism*, Mathew Drutt (ed.), Nueva York, The Salomon R. Guggenheim Foundation, 2003, p. 92.

²⁵ Elena Basner. «La pittura di Malevich nella collezione del Museo Statale Russo», en cat. *Kasimir Malevich e le sacre icone russe*, cit., p. 47.

gestos exhaustivos del cuerpo. Cuando arde la llama en el interior del poeta, él se incorpora, levanta los brazos, dobla el cuerpo y, ante los ojos del espectador, le hace adoptar la forma que tendrá la iglesia viva, nueva y real»²⁶. Esta era la imagen del poeta, el artista y la de aquel fotógrafo sobre patines con la que jugó Stepanova en 1927: al curvarse para tomar la foto se convertía en locomotora abriendo las vías.

En los años previos a la revolución las cifras y las actividades hablaban de Rusia como un campo abonado para la proliferación de creencias y de misiones sociales del arte; una muestra de esto fue la



10. Varvara Stepanova. Portada de *Sovetskoe Kino*, 1927.

²⁶ Kasimir Malevitch. «De la poésie», en *Écrits*, cit., p. 292: «Le parler du poète, le rythme et la cadence délimitent la masse sonore et amènent la netteté des gestes exhaustifs du corps même. Quand brûle la flamme à l'intérieur du poète, il se redresse, lève les bras, fléchit le corps, la conduit à la forme qui, aux yeux du spectateur, deviendra l'église vivante, nouvelle, réelle».

celebración, en Moscú y en el verano de 1913, del I Congreso panruso de bardos del futuro²⁷. Por lo tanto, nada excepcional debió ser la irrupción de Malevitch como profeta que se valía de su naturaleza artística para difundir la buena nueva de un proyecto político-artístico mundial. Pero ni el exceso de teorías ni creencias artístico-religiosas en la Rusia posrevolucionaria lograron que Arvatov, afín a los presupuestos del productivismo, rebajara el grado de sus críticas o dejara de hurgar en el perfil doctrinario de Malevitch, al que vilipendió por el oscuro y hermético lenguaje con el que había escrito su artículo «Dios no ha sido derribado: Arte, Iglesia, Fábrica», de 1922. Le atribuyó incluso una especie de ventriloquia patológica y locura degenerativa propia de alguien que se cree un profeta²⁸. El nuevo orden supremático, como el constructivista no-objetual de Rodchenko y Tatlin y el purista de Le Corbusier eran tres posibles vías que conducían al mismo destino: el paraíso o la capital del mundo como gran fábrica mundial dominada por la ley de la producción. Para entonces ya no existía ningún secreto, pues los tres ámbitos: fábrica, iglesia y taller, sacralizados por la religión del trabajo, eran lugares de la producción, y para eso bastaba con mirar las fotografías que de la fábrica Ford en Detroit y otras de Chicago circulaban por toda Europa —difundidas desde las páginas de la revista *L'Esprit Nouveau* o en el número 4 de *Bifur* (diciembre de 1929) y realizadas por Charles Scheler—.

Esas fotos en seguida se convirtieron en el modelo de orden mundial y América se presentaba como el país donde no se percibían diferencias entre política, cultura o industria, pues estaban armonizados todos los engranajes de la vida por la ley de la fábrica. «América

²⁷ No fue el único evento de estas características aveneristas. Frédéric Valabrègue dice que «En octobre 1913 à Moscou a lieu la “Première soirée des Créateurs de Langage” dont l’affiche est tirée sur un papier hygiénique jaune canari à cause de la même maudite pauvreté que le public prenait pour de la prétention à l’originalité, selon Bénédict Livchits. Cette affiche, par son titre: “*Les discours seront tracés par les peintres*”, reprend la notion de *peintres-inventeurs* créée para Khlebnikov». Véase Frédéric Valabrègue. *Kasimir Malevitch, 1878-1935*. «*J’ai découvert un monde nouveau*», cit., p. 69.

²⁸ Cit. Jean-Claude Marcadé. «Malevich, Painting and writing: on the development of a Suprematism philosophy», en cat. *Kasimir Malevich. Suprematism*, Mathew Drutt (ed.), cit., p. 36.

es una gran maquinaria donde el movimiento de cada persona está siempre determinado por el movimiento de otra, donde todo funciona o se para a la vez, y donde hasta el mismo acto de comer tiene un carácter así como si fuese una toma de combustible»²⁹. Esto lo escribía Julio Camba en las páginas de su libro *La ciudad automática* (1934), donde examinó humorísticamente Nueva York como paradigma de ciudad mecanizada. Los dirigentes soviéticos tomaron los Estados Unidos como ejemplo y quisieron adaptaron el sistema económico capitalista de producción y mercado a los principios de la revolución socialista y a su economía comunista. «¿Moscú o Detroit?», se preguntaba retóricamente Camba ante el deseo mundial de adaptar las eficaces productivamente normas fordistas, lo que conducía a la



11. Gustav Klucis. *El desarrollo de los transportes*, 1928.

²⁹ Julio Camba. *La ciudad automática*, Madrid, Espasa Calpe, 2005 [1934], p. 243.

homogenización de todos los países, y alertada de los peligros de la copia indiscriminada del modelo:

«No hay más que un obstáculo que pueda oponerse a la americanización del mundo: Rusia. Si el mundo logra librarse de la dominación capitalista americana será para caer fatalmente bajo la dominación comunista rusa y viceversa. Moscú o Detroit. Detroit o Moscú. ¿Qué prefieren ustedes? Por mi parte confesaré que me da lo mismo, porque no veo ninguna diferencia esencial entre una civilización y otra. Ambas representan la máquina contra el hombre, la estandarización contra la diferenciación, la masa contra el individuo... Hombres eugenésicos y gallinas de incubadora. Una humanidad de serie opinando en serie y divirtiéndose en serie»³⁰.

Como artistas constructores al servicio de la comunidad, los artistas de la vanguardia se encargaron de la fábrica y de sus normas de funcionamiento, esto es, de extraer el arte que les ofrecían los trenes y convertirlo en los signos y leyes que ordenasen a su vez la producción y su circulación. Estos artistas que entre las primeras décadas del siglo XX asumieron la tarea de formular y estetizar el código del ritmo del trabajo, se convirtieron por voluntad y exigencia propias en los legisladores del nuevo ordenamiento mundial: el del paisaje, el de la producción, el del arte, de los estados anímicos, espirituales, culturales, higiénicos, etc. Si «el artista es el garante del secreto de la sociedad»³¹, en el período de las vanguardias además de tesorero fue la punta del iceberg constituido también por el Estado y la Fábrica, los tres componentes que equiparó Kasimir Malevitch en su artículo «Dios no ha sido derribado: Arte, Iglesia, Fábrica». El artista, como legislador, no sólo se encargaba de pacificar y unir la comunidad, también de velar por su fe y alimentar su espíritu. Así, esta serie de pintores, poetas, fotógrafos y cineastas enseguida cayeron en la cuenta de que el orden residía en lo nuevo bien dosificado, en el buen uso de la

³⁰ Julio Camba. *La ciudad automática*, cit., p. 147.

³¹ Miguel Ángel García Hernández. «Duchamp. Vistazos», conferencia pronunciada dentro del ciclo *La mirada impura*, celebrado MNCARS, el 28 de febrero de 2006.

técnica y en publicitar la novedad mecanicista como necesidad por las ventajas que prometía. De modo que la aceptación de la máquina era el primer paso para transformar lo nuevo en un hábito y lograr su integración en la vida cotidiana. La tarea de los artistas fue la de anular los malos augurios intrínsecos a la novedad —los trenes como monstruos, los túneles como gargantas del diablo y el universo fabril como infierno y purgatorio del trabajador—, ya que se deseaba que una vez asumida como costumbre y lógica normalidad, las amenazas se volvieran inocuas.

Yeugenia Petrova, al analizar las obras de Malevitch de la segunda mitad de la década de 1910, recordó el deseo del pintor de formular el lenguaje que nombrara el universo bajo formas artísticas, con la intención de que esas formas permitieran establecer nuevas relaciones entre el hombre y el mundo; y, como ya dijo Arvatov, hacer



12. Malevitch con sus alumnos del grupo Unovis. Viteks, 1920c.

del suprematismo un vehículo y medio de comunicación. Malevitch cayó en la cuenta de la imprescindible tarea de establecer un lenguaje nuevo y universal con el que llamar a las necesidades nuevas —espirituales y materiales— de los amigos y compañeros con los que trabajó en la puesta en escena de la obra *Victoria sobre el sol* (1913): Kasimir Mévérinovtch y Khlebnikov, según se deduce de la biografía que del artista ha escrito Frédéric Valabrègue³². Khlebnikov, con su trabajo sobre los sonidos, buscaba un lenguaje ecuménico, un lenguaje estelar, en el que poder unir la lengua tradicional con los neologismos. Malevitch, por su parte, quiso formular este mismo ecumenismo en el ámbito de las artes visuales valiéndose para ello de los elementos constitutivos del suprematismo.

Malevitch no fue el único que intuyó el arte como un código de circulación; también pintaban señales Fernand Léger y sus amigos Robert y Sonia Delaunay. Jean-Claude Marcadé se ha ocupado de estudiar los caminos casi paralelos que hacia 1913 tomaron las obras de Léger, expuestas en la exposición «L'Art Français contemporain», celebrada en Moscú en enero de 1913 —*Las chimeneas*, *La mujer de azul*, *Boda*—, y las de Malevitch, que en marzo de ese mismo año se vieron en la exposición del grupo de Larionov «La Cible». Según Marcadé, tanto las de uno como las del otro estaban marcando el camino hacia una abstracción más radical³³. Léger, que había destacado por sus cuadros de humos, chimeneas y fumadores, a finales de la década de 1910 se imponía en el panorama europeo con su serie *Discos* y *Fábricas*. En seguida interpretaron esos discos como las señales abstractas luminosas que debían ordenar y regular el frenético ritmo de la vida nueva. De nueva, y no moderna, como recuerda Michel Décaudin, le gustaba calificar a Guillaume Apollinaire la pintura de sus contemporáneos³⁴,

³² Frédéric Valabrègue. *Kasimir Malevitch, 1878-1935*. «J'ai découvert un monde nouveau», cit., p. 63.

³³ Jean-Claude Marcadé. «Léger et la Russie», *Europe. Spécial Fernand Léger*, juin-juillet 1997, num. 818-819, pp. 63-64.

³⁴ Michel Décaudin. «Léger, Apollinaire et les Futuristes», *Europe. Spécial Fernand Léger*, cit., p. 98.

del mismo modo que Edmond Duranty había calificado la pintura de sus amigos los impresionistas, en 1876.

A Malevich, Léger se le presentaba distinto del resto de los cubistas catalogados por Apollinaire en sus *Méditations esthétiques* (1913). Se le presentaba como el artista que apuntaba y concedía a sus obras un valor colectivo, social, frente a la posición individualista que profesaba su compatriota Vassily Kandisky. Con esa distinción enseñaba y analizaba las obras del francés en sus clases en el Vchtumas de Vitebsk, «para hacerle entrar en una categoría independiente que podríamos llamar el “legerismo”»³⁵. Malevitch, en su posición de fundador de la religión suprematista, reconocía a sus iguales y los mencionaba como ejemplos en su proselitismo artístico. Incluso había convertido su taller –vistas las fotografías de 1921 con su grupo de trabajo Ounovis, en el Vchtumas– en el lugar idóneo donde los jóvenes seguidores del suprematismo y futuros ferroviarios debían aprender y familiarizarse con el lenguaje de las vías del tren. Allí era donde sus alumnos escuchaban que Léger era artísticamente diferente a Braque y Picasso porque se ocupaba de la belleza útil de los objetos producidos en las fábricas, del sentido ornamental del humo y de la abstracción aséptica de los objetos.

Por su parte, Carl Einstein dio en el blanco de la entusiasta aceptación de Léger por parte de los artistas rusos al vislumbrar que en su pintura se ocupaba de lugares del trabajo y exhibiciones de energía. Léger presentaba un hombre-máquina reducido a su fuerza de trabajo. También porque con sus obras de los años 1918-1920, en las que el mundo mecánico e industrial copaba su interés, Léger logró marcar su territorio respecto a los futuristas y cubistas. En dichas obras Malevitch comprobó el lirismo del objeto mecánico y de la producción: «Sus motores no se mueven, sus tornillos no se mueven

³⁵ Cit. en Jean-Claude Marcadé. «Léger et la Russie», cit., p. 65. La cita de Kasimir Malevitch en *Écrits III. Les Arts et la Représentation. Izilogia*, Lausana, L'Âge d'Homme, 1994, p. 72: «... pour le faire entrer dans une catégorie indépendante que nous pouvons appeler le 'légisme'».

como lo hacen cuando entran en otro cuerpo; en su caso se transforman en flores campestres del mismo modo que todo en él es flor»³⁶. Flores campestres que anticipaban la blanca hélice del transatlántico *Normandia* de Pierre Boucher de 1937. La naturaleza era, pues, la técnica poetizada, ejemplo máximo del venerado lirismo de la máquina.

El reconocimiento ruso a Léger no se reducía solamente a los elogios y distinciones de Malevitch; también Vladimir Maiakovski percibió la diferencia. En la reseña que el poeta ruso escribió del Salón de Otoño de 1922 dictaminaba la decadencia del cubismo porque se había convertido en un arte y una práctica doméstica, era algo de uso cotidiano, ordinario y, por lo tanto, había perdido su capacidad combativa al limar sus aristas. En cambio, Léger se le presentaba como el verdadero artista obrero, el del mundo de los objetos del trabajo y el que hacía alarde de poseer lo que ellos, como altavoces artísticos de la revolución bolchevique y defensores de la producción, exigían a los artistas: convertir las máquinas en asunto del arte³⁷. Además, el propio Léger se manifestó un entusiasta de la revolución e incluso se mostró disponible para ir a Rusia y participar en la construcción de la nueva sociedad comunista. En definitiva, Jean-Claude Marcadé apuntó como el factor que contribuyó al reconocimiento de Léger como artista de vanguardia por excelencia, tanto para el purismo como para los supremáticos y constructivistas rusos, a que supo aunar en sus obras los viejos temas con objetos nuevos y por pulir progresivamente su propio tubularismo, esto es, de ser capaz de convertir las turbinas en bellas flores metálicas.

La tarea y el deseo de organizar el nuevo orden mundial era consustancial al artista de vanguardia. En lanzar ese mensaje y establecer las bases de dicha actuación se ocuparon El Lissitzky e Ilya Erhenburg cuando, en la primavera de 1922 y en Berlín, fundaron la revista *Vesch-Gegenstand-Objet*, una «Revista internacional de arte mo-

³⁶ Cit. en Jean-Claude Marcadé. «Léger et la Russie», cit., p. 67: «Ses moteurs ne bougent pas, ses vis ne bougent pas, comme ils bougent en entrant dans un autre

³⁷ Jean-Claude Marcadé. «Léger et la Russie», cit., p. 69.

derno», tal y como decía su subtítulo. Desde sus páginas auspiciaban que el nuevo orden artístico que debía implantarse implicaba la superación física y material del mundo de objetos cotidianos en el que vivían. De «mesiánico nuevo orden» definió Victor Margolin la esperanza que este grupo de intelectuales emigrados en Alemania había depositado en la revolución bolchevique³⁸. Lo que propugnaron los artistas constructivistas rusos fue la revisión del objeto como tal y no su desaparición; los objetos se hicieron los portadores de las leyes, las normas y los hábitos conquistados con la revolución, con la llegada plena de las máquinas a Rusia. Para El Lissitzky la idea de objeto no era algo nimio; objeto no era sólo aquello que podía embellecer la vida sino que, sobre todo, debía ordenarla, reconducirla. Esto fue lo que El Lissitzky anunció en la portada del tercer y último número de su revista *Vesch*: «Los seres humanos han demostrado no ser sensibles creadores de sus cuerpos. La máquina-La doctrina de la precisión»³⁹. Una locomotora quitanieves y *Cuadrado negro sobre blanco y Círculo negro* de Malevitch se presentaron como armas equiparables que estaban llamadas a abrir el camino del progreso para Rusia. Con ambas, con arte y con trenes, iban a allanar y limpiar de obstáculos la superficie del planeta para hacer visibles los caminos de la revolución.

El Lissitzky, desde Berlín, quiso convertirse en el puente entre la nueva Rusia, que había llevado a cabo su revolución, y Occidente, con sus fatídicos lunes para los obreros. Tanto la revista como su deseo de hacer del constructivismo el arte moderno internacional se justificaban mutuamente: había un mensaje que difundir y creó el órgano para ello. Oyendo y haciéndose eco de las lecciones y peroratas artísticas, estéticas y políticas que llegaban desde París, y en particular desde la redacción de *L'Esprit Nouveau*, arengó a las tropas de artistas a quitar materia, alisar y limpiar el arte de la falsa y placentera decoración. «El bloqueo de Rusia llega a su fin»; así se abría

³⁸ Victor Margolin. *The struggle of utopia: Rodchenko, Lissitzky, Moholy-Nagy*, cit., p. 57.

³⁹ *Vesch-Objet- Gegenstand*, num. 3, mai 1922 [reprod. facsimil, Berna, Lars Müller Publishers, 1994]: «Human beings have not proven to be sensible creators of their bodies. The machine-The doctrine of the precision».

el primer número de la revista, y no sólo celebraban este inicio de colaboración con Europa desde el ámbito de la política, sino sobre todo desde el artístico: «El arte, hoy, es internacional»⁴⁰. Se trataba de hacer reaccionar a los pintores, escritores, actores, cartelistas, etc., para que se pusieran a la altura de la nueva situación, ya que la tarea que estaba por hacer era la de levantar los caminos del arte universal:

«Los días de destrucción, de asedios y de trincheras han pasado. Por esto, VESCH utilizará la menos cantidad de papel posible en la lucha contra los “epígonos” de la Academia. La táctica negativa de los “dadaístas”, que recuerdan tanto a nuestros futuristas de vanguardia, nos parece un anacronismo. Ha llegado el momento de construir sobre las tierras desescombradas. Lo que ha muerto desaparecerá por sí mismo, pero los amplios terrenos no necesitan escuelas ni programas sino trabajo... Los vestigios de las jornadas de ayer, como el simbolismo o el impresionismo, nos resultan hostiles. Consideramos el triunfo del método constructivo como el lazo esencial de los tiempos actuales. Esto lo observamos tanto en la nueva economía como en el desarrollo de la industria y la psicología de los “modernos” en cuestiones de arte. VESCH es para el arte constructivo, que no embellece la vida sino que la organiza. Hemos llamado a nuestra revista *Objeto* porque para nosotros el arte es la creación de objetos nuevos. Esto es lo que explica la atracción que ejercen en nosotros el realismo, el peso, el volumen y la tierra... Pero no queremos limitar la producción de los artistas al arte utilitario... Toda obra organizada —una casa, un poema, un cuadro es un objeto que responde a una función, que no saca a la gente de la vida sino que les permite organizarse... El utilitarismo primitivo nos resulta extraño... El esfuerzo común va a dar lugar a un estilo internacional. Todos aquellos que participan en su elaboración son los amigos y los compañeros de armas de VESCH. VESCH no tendrá ni orientación filosófica ni gracia languidecida. VESCH es un órgano de negocios, es el men-

⁴⁰ *Vesch-Objet- Gegenstand*, num. 1-2, mars-avril 1922, p. 1: «L’art, aujourd’hui, est international».

sajero de la técnica, el precio de coste de las cosas nuevas y el esbozo de las cosas aún no realizadas... RÁPIDO, DEJAD DE DECLARAR Y CONTRADECIR, HACED OBJETOS»⁴¹.

El Lissitzky se dio mucha prisa: editó una revista desde la urgencia, y eso se puso de manifiesto en el hecho de que la redactara en ruso, alemán y francés, con el propósito de ser verdaderamente internacional y que un gran número de lectores y artistas pudiera conocer su contenido. Para dejar claro hacia dónde miraba y cuál era su referente, ahí incluyó un fragmento del artículo de Le Corbusier-Saugnier (Ozenfant) «Maisons en série», aparecido en el número 13 de *L'Esprit Nouveau* (diciembre 1921). Además, a la manera europea, desde su revista lanzó una encuesta sobre el estado del arte; a ella respondieron, entre otros, Fernand Léger y Gino Severini, destacados artistas del ámbito de *L'Esprit Nouveau*. Esto evidenciaba que ese reconocimiento de El Lissitzky a Léger como el artista que había desvelado la belleza del objeto moderno y había llevado al lienzo elementos mecánicos era el mismo que le prodigaba su amigo y compa-

⁴¹ *Vesch-Objet- Gegenstand*, num. 1-2, mars-avril 1922, pp. 2-4: «Les jours de destruction, de sièges et de tranchées sont passés. C'est pourquoi L'OBJET usera le moins possible de papier dans la lutte contre les "épigones" de l'Académie. La tactique négative des "dadaïstes", qui rappellent de si près nos futuristes d'avant-garde, nous paraît un anachronisme. Il est temps de construire sur les terrains déblayés. Ce qui est mort disparaîtra de soi-même, mais les terrains vagues ont besoin non de programmes et d'écoles, mais de travail... C'est pourquoi les vestiges de la journée intermédiaire d'hier, tel le symbolisme, l'impressionnisme etc., nous sont hostiles. Nous considérons le triomphe de la méthode constructive comme le trait essentiel des temps actuels. Nous l'observons aussi bien dans l'économie nouvelle que dans le développement de l'industrie et la psychologie des "modernes" dans l'art. L'OBJET est pour l'art constructif, qui n'embellit pas la vie, mais qui l'organise. Nous avons appelé notre revue L'OBJET car pour nous l'art est la création d'objets nouveaux. C'est ce qui explique l'attraction qui exercent sur nous le réalisme, le poids, le volume, la terre... Mais nous ne voulons pas limiter la production des artistes aux objets utilitaires. Toute œuvre organisée —une maison, un poème, un tableau est un objet qui répond à un but, qui ne fait pas sortir les gens de la vie, mais qui leur permet de l'organiser... L'utilitarisme primitif nous est étrange... L'effort commun va créer un style collectif international. Tous ceux qui participent à son élaboration —sont les amis et les compagnons d'armes de L'OBJET... L'OBJET n'aura ni orientation philosophique, ni grâce languissante. L'OBJET est un organe d'affaire, le messenger de la technique, le prix courant des choses nouvelles, et l'esquisse de choses encre non réalisées... VITE, CESSEZ DE DÉCLARER ET DE CONTREDIRE, FAITES DES OBJETS».

ñero Malevitch. Léger era el artista francés con el que podían equipararse, era el artista obrero que había caído en la cuenta del principio de equivalencia estética que existía entre las máquinas y las formas de la naturaleza. También nombró a Severini, que por entonces acababa de publicar su libro *Du cubisme au classicisme. Esthétique du compas et du nombre*: «Precisión, orden y método, éstos son los logros de la época... El artista tiene que ser un geómetra y un matemático... Arte y ciencia son inseparables. El espíritu de orden y método, que Severini llama “clásico”, muestra el único verdadero camino... Cualquiera que sepa manejar un compás y trabajar con números dará magníficas obras»⁴².

No se olvidó tampoco de incluir una reseña de *Sur le Purisme*, de Le Corbusier y Ozenfant, en el número tres de la revista, además de un artículo sobre Picasso. La prisa de El Lissitzky también rezumaba en la maquetación que utilizó: un abigarrado mosaico irregular de textos y un *horror vacui* tipográfico apenas dejaban respirar al lector de su panfleto. Para la empresa del constructivismo las imágenes elegidas debían funcionar de manera incontestable como mensajes: la maqueta del *Monumento a la III Internacional* de Tatlin, un plano frontal de las hélices de un gigantesco barco en el dique seco de un puerto y portadas de libros y manifiestos del grupo constructivista fueron algunas de las pocas ilustraciones con las que contó la revista. Ahí no cabía la posibilidad de desperdiciar ni un solo espacio en blanco, pues poco papel se había propuesto utilizar.

Por una cuestión de economía tanto como de necesidad El Lissitzky llevó a la portada del tercer número la locomotora que en París estaban desterrando. Si había una imagen consensuada del trabajo y del progreso ésa era la de un tren. El Lissitzky se movía en otras tierras y se dirigía a otros destinatarios; el uso de la imagen del tren se imponía en un país tan vasto y atrasado económica y social-

⁴² *Vesch-Objet- Gegenstand*, num. 1-2, mars-avril 1922, p. 17: «Precision, order and method- these are the goals of the age... The artist has to be a geometrician and a mathematician... Art and science are inseparable. The spirit of order and method, which Severini calls “classical”, shows the only true way... anyone who knows how to handle compasses and numbers will produce magnificent woks».

mente como Rusia. Ésa era la manera de asegurarse que su mensaje no pecaba tampoco de excesiva modernolatría, de utopismo progresista, y bien sabía él que el espíritu de la revolución rusa era ferroviario. Más si cabe cuando identificó los objetos del mundo de la industria, perfeccionados continuamente con nuevos descubrimientos técnicos, con los cuadros suprematistas de Malevitch: «Economía del objeto técnico=objeto suprematista» o sentenciaba que pintar una máquina era como pintar un desnudo, porque los objetos como los cuerpos se regían desde entonces por las mismas leyes de precisión y economía, que eran las leyes de las máquinas. Así, junto a esa locomotora quitanieves dispuso los factores que debían dirigir el arte de la vanguardia constructivista: «La máquina, la doctrina de la precisión y la economía».



13. El Lissitzky. Portada del número 3 de *Vesh*, mayo 1922.



14. Vladimir Tatlin trabajando en la maqueta del *Monumento a la III Internacional*. Petrogrado, 1919.

4. La abstracción espiritual de los ferrocarriles.

En la Rusia revolucionaria, además de la aguerrida religiosidad que demostró Malevitch con el suprematismo, se desarrollaron otros casos de ardoroso vanguardismo. Según Victor Margolin, la idea de vanguardia como actitud artística se mantuvo discretamente latente a lo largo de todo el siglo XIX y experimentó un enérgico repunte en 1907, cuando Filippo T. Marinetti publicó el *Primo Manifesto Futurista* en el periódico francés *Le Figaro*. Consideró como un voluntario gesto publicitario y búsqueda de un golpe de efecto el hecho de que el líder del futurismo italiano acudiera a la capital cultural y artística europea para lanzar su panfleto fundacional de grupo de vanguardia. En el futurismo observó un resurgir, pero donde realmente Margolin constató una incontestable toma de conciencia de esa noción del arte y del artista como vanguardia de la sociedad fue en el panorama cultural ruso en los años previos e inmediatamente posteriores a la Revolución de octubre de 1917. El contexto social revolucionario tras el triunfo de los bolcheviques le parecía tierra abonada donde debía prender la vanguardia artística⁴³. De ahí, quizá, que a Kasimir Malevitch y al cineasta Sergei M. Eisenstein los futuristas les pareciesen estrechos de miras, de programas y de acciones; y de ahí también que el escritor Osip Brick afirmara que ellos: los artistas de izquierda, el grupo LEF, los productivistas, suprematistas y no-objetuales, estaban llamados a hacer y lograr la revolución, a fundar un nuevo momento histórico, porque eran la verdadera vanguardia y marchaban en cabeza porque llegaban en trenes, mientras que el resto de artistas iban andando⁴⁴. Ellos, los artistas de la revolución dirigiendo las locomotoras, representaban la vanguardia mecanizada.

Al mismo tiempo que Malevitch hizo del suprematismo el semáforo y las señales de circulación que debían regular el tráfico de las costumbres del pueblo ruso hacia la revolución, Vladimir Tatlin abrió

⁴³ Victor Margolin. *The struggle of utopia: Rodchenko, Lissitzky, Moholy-Nagy*, cit., p. 3.

⁴⁴ Alexander Rodchenko. «Note from the diary: 1939, May 28», *Experiments for the future: diaries, essays, letters and other writings*, cit., p. 326.

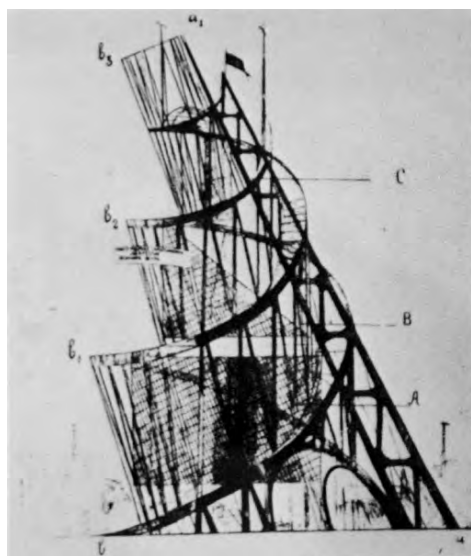
otra vía que le permitió también asumir la tarea de artista como guía del pueblo y constructor de los edificios y baluartes sobre los que debía sustentarse el poder de la nueva Rusia revivificada tras la revolución. Si Malevitch se presentaba como sacerdote, Tatlin, en cambio, se quiso ingeniero, como también lo hicieron Alexander Rodchenko y El Lissitzky contemporáneamente. Estos artistas se ocuparon de sintetizar espiritualmente y religiosamente el mundo de los objetos físicos. Tatlin enseñaba en los Talleres superiores estatales de arte y técnica (Vchutemas) de Petrogrado, entre 1919 y 1921, la signatura de Estudio de volumen, material y construcción con unos objetivos similares a los que en esos mismos años, en la Bauhaus de Weimar, Johannes Itten impartía en el curso preparatorio común a todos los alumnos: qué eran, cómo se comportaban y cuáles eran los valores expresivos y sensoriales que podían obtener de los materiales, nuevos y tradicionales, al ser utilizados como materia prima de objetos artísticos.

Tatlin jugó su gran baza artística como guía ingeniero al aceptar, en 1919, el encargo de un monumento con el que conmemorar la Revolución de 1917. El Plan para la Propaganda Monumental lo dispuso Lenin en un decreto firmado el 13 de abril de 1918 y publi-



15. Artistas pintando los vagones de un tren de agitación, 1919c.

cado al día siguiente en las revistas *Izvestiya* y *Pravda* bajo el título «La demolición de los monumentos erigidos en honor a los zares y sus sirvientes, y la producción de proyectos para monumentos a la Revolución socialista rusa». La intención era que éstos sirvieran más al objetivo de la propaganda extensiva del socialismo que al de la inmortalización de hombres. Lenin, pues, no dudaba de que el arte, herramienta de la revolución, estaba llamado a convertirse «en el arma espiritual de las masas, en el órgano de autoconciencia del pueblo»⁴⁵. A raíz del decreto, y como director del Departamento de Bellas Artes (IZO) de Moscú, Vladimir Tatlin preparó y envió un informe al Consejo de Comisarios Populares (Sovnarkom) en junio de 1918 referente a la organización y ejecución del Plan para la Propaganda Monumental en Moscú. En dicho informe Tatlin exponía la dificultad de ejecutar inmediatamente el plan, ya que tal celeridad podía redundar en la pérdida de calidad artística de los monumentos producidos. El encargo del Monumento a la Revolución rusa coincidió con su traslado a Petrogrado, y fue en los talleres de la escuela de dicha ciudad donde



16. Vladimir Tatlin. Proyecto del *Monumento a la III Internacional*, 1919.

⁴⁵ Juan Alberto Kurt Muñoz. *El arte en Rusia. La era soviética*, Valencia, Instituto de Historia del Arte Ruso y Soviético, 1991, p. 93.

lo construyó. Las primeras informaciones concernientes a su idea para el monumento aparecieron en un artículo firmado por Nicolai Punin: «Sobre monumentos» y publicado en *Iskusstvo Komuny* (El arte de la Comuna) el 9 de marzo 1919. En él apuntaba la idea que el propio Tatlin había desarrollado acerca de los monumentos modernos: éstos debían responder a la demanda general de síntesis entre los diferentes tipos de artes y abogaba por la necesidad de unificar el proceso creativo en el que intervenían el arquitecto, el pintor y el escultor: «los tres han de ocuparse del diseño de monumentos y... el producto final debe complacer a los tres»⁴⁶.

De manera que el encargo hecho a Tatlin formaba parte de un amplio programa propagandístico soviético dirigido desde la Sección de Propaganda de Debate (*Agit-prop*) del Comité Central del Partido Comunista. Este megalómano plan de difusión y propaganda se extendió y se encarnó incluso en los medios de transporte. Así fue como desarrollaron la idea del tren de agitación (*agit-poezd*) y el barco de debate (*agit-parakhod*) como unidades móviles de producción y con el propósito de viajar a las zonas próximas al frente durante la guerra civil y actuar como vigilantes y distribuidores de la propaganda bolchevique. Para llevar a cabo tales misiones encargaron pintar las paredes de los vagones con escenas de soldados y de trabajadores enarbolando banderas y lemas de la revolución y los bautizaron con nombres que exaltaban la naturaleza revolucionaria del pueblo ruso: *El corsario rojo*, *Lenin*, etc. El efecto que producían estos trenes en marcha era el de un gran cartel móvil, con movimiento autónomo, a la manera de los panoramas. Los vagones estaban cubiertos por las imágenes y los emblemas de la revolución, ellos eran su soporte y materialización. De este modo, pintores anónimos trabajando en los andenes, convertidos para el caso en talleres, y al pie de los vagones, tal y como muestran las fotografías conservadas, camuflaban y ocultaban el hierro y la madera con los que estaban hechos los trenes y los vestían con la savia espiritual de la revolución.

⁴⁶ Christina Lodder. *El constructivismo ruso*, Madrid, Alianza Editorial, 1988, p. 58

Fue en el transcurso de la realización del monumento cuando éste asumió un nuevo significado. En marzo de 1919, tras la celebración de la III Internacional Comunista, se decidió que la obra de Tatlin sirviera para exaltar el carácter universal del comunismo. La reunión de la III Internacional en ese momento respondía principalmente a dos motivos político-ideológicos: la crisis de los propósitos de la II Internacional y la Revolución Rusa de febrero de 1917, culminada en la revolución de octubre de ese mismo año por el partido bolchevique liderado por Lenin y considerada como el primer paso hacia una revolución socialista de carácter mundial⁴⁷. Este ambicioso propósito planetario bien pudo influir en el proyecto de monumento de Tatlin, pues al virar hacia la conjunción de trenes y propaganda bolchevique, y por el deseo de exaltar el valor universal del comunismo, se comprometió a establecer las vías con las que extender los principios de la revolución. Al final, Tatlin, con su «torre», convulsionó al mundo artístico y político rusos en tanto que resultó el producto de dos revoluciones: la revolución social que conmocionó dos veces a Rusia en el año 1917 y la revolución del arte de principios del siglo XX. Sus propias palabras lo refrendan: «lo que sucedió en el año 17 en el aspecto social fue realizado en el arte plástico en el año 14, cuando se eligió como base el material, el volumen y la construcción»⁴⁸, esto es, la desmaterialización del mundo de los objetos cuando se planteó definitivamente desde las vanguardias.

Ya durante su época de los «contrarrelieves» (1912-1914), Tatlin dilucidó que la clave y el primer paso era analizar. Estas piezas las presentaba como el resultado tras haber analizado las arquitecturas y las construcciones del mundo físico. Los contrarrelieves encarnaban

⁴⁷ El Partido bolchevique, liderado por V. I. Lenin, se convierte en 1918 en el Partido Comunista, tras la guerra civil librada contra los mencheviques. Fue pues entonces cuando insistieron en el carácter mundial de la revolución y la necesidad de que fuera anunciada y acompañada por un arte a ella adecuado.

⁴⁸ Vladimir Tatlin. «Nuestro trabajo futuro», *Boletín VIII del Congreso Extraordinario de los Soviets* (edición 13 del 1 de enero 1921), cit. en Anatoli Anatolevich Strigalev. «El pintor Vladimir Tatlin», en cat. *Tatlin*, Barcelona, Museu Picasso, 1995, p. 39.

su espíritu de vanguardia militar en tanto que los había concebido bajo la acepción de «contra-ataque»: eran materia envuelta de espacio real trabajada según principios constructivos arquitectónicos y presentados como esculturas sin pedestal. Ésta era la propuesta de a la tiranía de las formas plásticas vacías de contenido creadas en los procesos mecánicos de la serie y donde quedaba anulaba toda participación del artista. Los contrarrelieves no eran objetos en sí, sino el inicio de su depuración plástica y su estetización: el despojamiento de la carga más rudimentaria y pesada que podía remitir a las enormes máquinas de hierro decimonónicas.

Por otra parte, frente a aquellas obras abstractas vacías de contenido, a los artistas rusos el vocabulario sintético y abstracto geométrico, resultado de un proceso de depuración y adelgazamiento de las formas maquinistas, se le reveló como el depósito de las formas esenciales y necesarias del nuevo mundo real prometido por la Revolución. Para estos artistas los cuadrados, los círculos, las cruces y las flechas eran las formas, las huellas y los perfiles de la nueva realidad divisada desde lugares privilegiados por su altura: torres, monumentos, campanarios de iglesias —laicizados y convertidos en laboratorios—, tribunas, etc. Por lo tanto, esa nueva realidad revolucionaria estaba constituida con objetos sin volumen e ingrátidos. A su vez, ese lenguaje artístico exigía un orden distinto donde desarrollarse y perdurar; de ahí que los artistas transformaran los talleres tradicionales en laboratorios y campos de pruebas, pues será a los cielos y a las nubes donde tanto los suprematistas como los constructivistas conduzcan el arte. De este modo, con los artistas soviéticos el concepto mismo de vanguardia alcanzaba su máxima expresión y dejó de referirse a un ejército de tierra para transformarse en un escuadrón aéreo. Esto se explica al menos por dos hechos. En primer lugar, los artistas rusos cumplieron la misión de desmaterializar los trenes, una vez asimilado su carácter de pesadas máquinas decimonónicas, puesto que pretendían elevarse del suelo y planear como aviones por los cielos de todo el planeta y hacer visible el carácter universal de la revolución comunista. Con ellos el tren era ideología; encarnaba la revolución y su

programa. En segundo lugar, al ascender a los cielos y mezclarse con las nubes alcanzaron la estación terminus del viaje del arte moderno; pues ya la pintura, desde la segunda mitad del siglo XIX, se había llenado de humo para indicar el lugar del desenlace del arte, humo que era el ornamento y el mobiliario del vacío creado.

El ambiente artístico que Tatlin encontró en Petrogrado —una ciudad rebautizada en 1918 por los propios artistas que allí vivían como Excentrópolis— constituye el ejemplo perfecto de cómo los artistas reconocieron voluntaria y ansiosamente la misión que debían realizar en la Rusia comunista. La ciudad había sido transformada en un gran laboratorio artístico en constante experimentación, era la gran fábrica del arte que debía ayudar a extender excéntricamente la revolución. Para facilitar la rapidez de ejecución y propagación de sus tareas y para estar ellos mismos en continuo movimiento, se calzaron patines y comenzaron a rodar. Esas pequeñas ruedas podían remitir tanto a las grandes y descomunales de las locomotoras como a las pequeñas ruedas que ayudan a los aviones en sus maniobras de despegue y aterrizaje. Empezaron con ruedas en los pies y acabaron con alas en los brazos, como las que ofrecía el *Letatlin*, el artefacto que Tatlin creó en 1932 para volar. De modo que ya fuera rodando o volando, la cuestión era asegurar el dinamismo y la circulación, la respiración mecánica de la revolución. Quizá de Excentrópolis o de sus secuelas salió el fotógrafo sobre patines de la fotografía con la que Varvara Stepanova compuso la portada del número uno de la revista *Sovetskoe Kino* (1927). Esa imagen actualizaba, casi cien años después, la caricatura del daguerrotipista que publicó en 1839 la revista humorística *La Caricature*. Con su fotomontaje, Stepanova renovó la iconografía del artista de vanguardia: con ruedas en los pies, reloj en la muñeca y con su aparato fotográfico en las manos, adoptaba con su cuerpo la forma de la locomotora, donde la cámara funciona como faro frontal que iluminaba y descubría el camino. Ahí también se corroboró, como desearon los editores y articulistas de la revista *La Lumière*, que la fotografía era la luz con la que se vería y aprehendería la naturaleza de manera nueva; y esa manera estaba ante todo tecnifi-

cada, como tecnificado e intervenido estaba el mundo. El éxito de la imagen de Varvara Stepanova lo daba el grado de desaparición de los vagones del tren: la máquina humanizada y el hombre maquinizado. «La carne y las máquinas son los músculos de la vida. La una y los otros son los cuerpos que propulsan la vida. Aquí convergen los dos mundos. El mundo de la carne y el mundo del hierro»⁴⁹. Conseguir borrar el tren de la vista del público pero mantenerlo vinculado todavía a la imagen del artista era una manera de sanear el aire y curar al hombre de las enfermedades que la mecanización y los ferrocarriles habían traído y distribuido a lo largo del siglo XIX.

Por otra parte, en ese fotomontaje para *Sovetskoe Kino* encontraba su razón de ser el nombre de esta secta artística, pues los propios artistas asumieron la tarea de lanzar, expandir e irradiar excéntricamente y como trenes el mensaje del advenimiento del paraíso de los trabajadores con las nuevas armas y el nuevo lenguaje plástico que la propia revolución les exigía: la propaganda. Así, estos «excéntricos» habitantes de Petrogrado lanzaron en 1922 su particular declaración de intereses y acciones. Encabezados por El Lissitzky, en el *Manifiesto del Excentricismo* dejaron claro que necesitaban máquinas, pero sobre todo medios de transporte modernos, para distribuir el espíritu y los productos de la revolución: «Proponemos el estudio de las locomotoras, de los automóviles, de los buques de vapor, de los motores, de los mecanismos. ¡Enseñaremos a querer la máquina!»⁵⁰. Aunque sus arengas pudieran recordar las enérgicas demandas futuristas, en este caso la exigencia de una cultura de la máquina no era una arrogancia modernólatra, sino que tenía más que ver con la necesaria modernización de los medios de producción que afectaba tanto a las tareas agrarias y ganaderas como a las fábricas e industrias

⁴⁹ Kasimir Malevitch. «Du cubisme et du futurisme au suprématisme. Le nouveau réalisme pictural» Conférence du 12 janvier 1916 à Pétrograd, à l'occasion de l'Exposition «0,10», en *Écrits*, cit., p. 188: «La chair et les machines sont les muscles de la vie. L'une et l'autre sont les corps qui propulsent la vie. Ici ont convergé deux mondes. Le monde de la chair et le monde du fer».

⁵⁰ Véase Miguel Ángel García Hernández. «Octubre en un vagón», *Arte y Parte*, num. 18, diciembre 1998-enero 1999, pp. 49-67.

nacionales y en las que habían depositado toda su confianza de prosperidad económica.

El hecho de maquinizar el campo y la industria, e incluso la exigencia de amar a las máquinas, respondía a la ilusión revolucionaria de que al actuar de este modo ellas acabarían por liberar al trabajador de todo esfuerzo físico. Ésa debía ser la más inmediata consecuencia de la revolución: las labores del campo, de las granjas o de las fábricas se realizarían desde ese momento sin necesidad de mano de obra, tal y como Andréi Platonov dejaba entrever en *Chevengur* (1928), su amargo relato sobre la utopía de la revolución rusa. Si eso era así, el problema por resolver era saber cómo y en qué ocupar el tiempo. He ahí la paradoja: aprenderían, sin dejar por ello de trabajar, a saber disponer de su tiempo libre ya que «El trabajo es el camino de vuelta a casa», tal y como se leía en las puertas de las prisiones y los campos de trabajo. De manera que por mucho que hubieran luchado para traer la revolución, ésta no les liberó de su más grande pesar: el trabajo, puesto que la promesa del paraíso de los trabajadores se renovaba en el trabajo mismo. En este sentido, vale recordar que los documentales cinematográficos, las películas y las fotografías de la década de los años veinte revelaban la pobreza de los medios de trabajo del pueblo ruso al tiempo que immortalizaban la esperanzadora acogida de la maquinaria agraria, pues fantaseaban con los beneficios que su uso aportaría a la comunidad del koljos —*Lo nuevo y lo viejo*, de S. M. Eisenstein y las de Dziga Vertov para Kino-Pravda suponen un buen ejemplo de ello—. Lo que tenían claro era que la revolución se hacía desde las máquinas y con las máquinas; por lo tanto, el humo de las locomotoras se convirtió en seguida en metáfora, promesa y dinamizador de la modernización del país.

Una teoría sobre el tiempo de trabajo y el del ocio la desarrolló y puso en tela de juicio Malevitch en su artículo «La pereza como verdad efectiva del hombre» (1921):

«Para el hombre no hay nada más peligroso en el mundo [que la pereza]. Basta con pensar que la pereza

es la muerte del “ser”, es decir, del hombre, que sólo encuentra su salvación a través de la producción y el trabajo. Si él no trabaja, el país entero está amenazado de muerte. Con el fin de escapar de la muerte el hombre inventa sistemas de vida en los que todos trabajarán y donde no habrá ni un solo perezoso. He aquí por qué el socialismo, dirigiéndose al comunismo, censura todos los sistemas que han existido antes que él: para que toda la humanidad siga un único camino de trabajo y que no haya ningún desocupado... En el sistema del trabajo en común, cada uno se encuentra enfrentado a la muerte, se tiene un único objetivo: encontrar un bote de salvación en el trabajo, la producción del trabajo, bajo pena de morir de hambre. Un sistema de trabajo socialista tal tiene eso en proyecto, en su acción por supuesto inconsciente, de poner a trabajar a toda la humanidad, para aumentar la producción, para garantizar la seguridad, para reforzar la humanidad y, por su capacidad de producción, afirmar su “ser”. Verdaderamente, este sistema que no se preocupa del individuo sino de toda la humanidad es incontestablemente justo. Pero el sistema capitalista también lo es. Ofrece el mismo derecho al trabajo, la misma libertad de trabajo, de acumulación de dinero en los bancos para garantizar la “pereza” en el futuro y presupone que la moneda es ese signo que seducirá porque traerá la felicidad de la pereza, que es en realidad en lo que cada uno piensa»⁵¹.

⁵¹ Kasimir Malevitch. *La paresse comme vérité effective de l'homme* (1921), París, Éditions Allia, 2004, pp. 13-15: «Pour l'homme, il n'y a rien de plus dangereux au monde; il suffit de songer que la paresse est la mort de l'“être”, c'est à dire de l'homme, qui ne trouve son salut que par la production, par le travail –s'il ne travaille pas, le pays tout entier ira à la mort, le peuple entier est menacé de mort. En conséquence, il est clair que cet état doit être combattu comme un état mortel. Afin d'échapper à la mort, l'homme invente des systèmes de vie où tous travailleraient et où il n'y aurait pas un seul paresseux. Voilà pourquoi le système du socialisme, menant au communisme, flétrit tous les systèmes qui ont existé avant lui, pour que l'humanité tout entière suive un seul chemin laborieux et qu'il ne reste plus un seul inactif... Dans le système laborieux commun, chacun se trouve confronté à la mort, chacun n'a qu'un seul objectif: trouver une planche de salut dans le travail, la production du travail, sous peine de mourir de faim. Un tel système socialiste du travail a en projet, dans son action bien sûr inconsciente, de mettre au travail toute l'humanité, pour accroître a production, pour garantir la sécurité, pour renfoncer l'humanité et par sa capacité de production affirmer son “être”. Certes, ce système, qui ne se soucie pas de l'individu, mais de toute l'humanité, est incontestablement juste.

Malevich abogaba por un trabajo intelectual, frente al físico productivista al que obligaba la economía socialista, en ese tiempo de espera y en ese período de consecución de las promesas de la revolución.

El monumento de Tatlin, por su parte, iba a acelerar ese tiempo de espera; en su concepción y en su estructura estaban los medios necesarios para alcanzar el paraíso socialista. En el artículo que Nicolai Punin escribió sobre dicho monumento incluyó dos dibujos esquemáticos de la forma y la composición del proyecto. A partir de las descripciones de Punin, Christina Lodder vió en el trabajo de Tatlin «el vivo deseo de crear un monumento verdaderamente revolucionario que respondiera al dinamismo de una sociedad dinámica y revolucionaria»⁵². Agitación y dinamismo excéntricos eran, pues, las claves del proyecto de Tatlin, y también las del Comité de propaganda, con las que pretendía llevar la revolución bolchevique a todos los puntos del territorio soviético e incluso más allá de sus fronteras. Artísticamente eso debía realizarse mediante máquinas y artefactos de desintegración de la materia que pusieran de relieve su propia desaparición, su volatilización. En este proceso, las máquinas espiritualizaban el mundo de los objetos y se espiritualizaban ellas mismas también. Punin vio claro en el proyecto de Tatlin el mensaje de la elevación y la desmaterialización, lo compartía y así lo transmitió: «Como principio es necesario subrayar... que todos los elementos del monumento deben ser aparatos que promuevan la agitación y la propaganda... que el monumento debe ser un lugar de intensísimo movimiento... uno no debe permanecer quieto de pie o sentado; hay que dejarse llevar mecánicamente arriba, abajo, contra la propia voluntad; frente a uno debe centellear la poderosa y lacónica frase del

Mais le système capitaliste aussi. Il offre le même droit au travail, la même liberté du travail, d'accumulation de l'argent dans les banques pour se garantir la "paresse" dans l'avenir, et présuppose donc que la monnaie est ce signe qui séduira parce qu'il apportera la félicité de la paresse à laquelle, en réalité, chacun songe».

⁵² Christina Lodder. *El constructivismo ruso*, cit., p. 58.

orador de agitación...»⁵³. El monumento, por celebrar la naturaleza dinámica de la revolución comunista, no podía permitirse obstáculo alguno que la bloqueara. De ahí que fuera concebido como una rampa de aceleración y despegue en espiral para que, en su ascensión, aquellos trenes que habían recorrido de un extremo a otro el país, y al incrementar progresivamente su velocidad, lograran desprenderse del hierro de sus vagones y conquistar el cielo expulsados por la boca del monumento, transformados ya en ligeros aviones. El de Tatlin fue un edificio, un monumento, un tobogán y un puente. Por su estructura y por su carga ideológica el proyecto se antojaba como el primer portaviones vertical y la «primera escultura sin barba», tal y como lo calificó Maiakovsky cuando se expuso por primera vez en Moscú. Si el suprematismo se convirtió en un código de circulación, el monumento de Tatlin se pensó como el mecanismo propulsor para el nuevo arte que debía construir el artista-piloto desde las alturas. La torre fue, en definitiva, la lanzadera del arte abstracto en el país de los soviets.

Conocido es cómo estaba estructurado el monumento interna y externamente, así como los materiales con los que debía ser construido. Por los diseños, por la maqueta y por las fotografías de la misma se sabe que estaba compuesta de dos estructuras: una externa y otra interna; a su vez la interna se componía de tres formas simples de cristal: una pirámide, un cilindro y una esfera, que giraban cada una sobre su propio eje y describían órbitas a velocidades diferentes. Cada uno de estos cuerpos albergaría actividades distintas: políticas, foros de diálogo, teatros, cines, un centro de comunicación y difusión de información, etc. Así, esta casa del pueblo lo sería también del arte de la revolución levantada a partir de las vías del ferrocarril. Durante su elaboración, El Lissitzky atribuyó a los materiales con los que debía construirse cualidades simbólicas: «El hierro es fuerte como la voluntad del proletariado. El cristal es claro como su conciencia»⁵⁴. No

⁵³ Cit. en Christina Lodder. *El constructivismo ruso*, cit., p. 58.

⁵⁴ Christina Lodder. *El constructivismo ruso*, cit., p. 65.

habría que olvidar que, aunque la maqueta del proyecto era de madera y medía unos dos metros de altura, Tatlin concibió un monumento habitable, un monumento-arquitectura, que por su altura —400 metros— debía superar a la Torre Eiffel. Además, iba a ser instalado en el corazón de San Petersburgo y uniría las dos orillas del río Neva.

La pirámide, el cilindro y la esfera remitían fácilmente a la célebre frase que Cézanne dijo a Émile Bernard y con la que se ha querido inaugurar los procesos de sintetización del arte abstracto: «Permítame repetirle lo que le dije ya aquí: aborde la naturaleza a través del cilindro, la esfera, el cono, todos ellos puestos en perspectiva...»⁵⁵. Además de apropiarse de las formas geométricas, Tatlin continuó en el proyecto del monumento el proceso de abstracción que había iniciado en sus contrarrelieves. Respecto a la línea espiral



17. Varvara Stepanova. Alexander Rodchenko con traje productivista, 1927c.

⁵⁵ Paul Cézanne. *Correspondencia*, Madrid, La balsa de la Medusa, 1991, p. 371.

que envolvía todo el edificio, ésta bien podía apelar a las vías de los ferrocarriles rusos, de los que él, de esta manera, ofreció la abstracción de su osamenta férrea. El monumento de Tatlin adquiriría total sentido al imaginar los trenes de propaganda escalando esa espiral en tanto que raíles que conducían directamente hacia el cielo del paraíso de los proletarios.

La construcción del modelo la inició pasado el mes de marzo de 1920 y estuvo terminado antes de cumplirse el tercer aniversario de la Revolución de octubre. Se expuso en Petrogrado durante el mes de noviembre de 1920, en el vestíbulo del taller donde había trabajado, antes de que lo trasladaran a Moscú. Una vez en la capital soviética, lo instalaron en la entrada del edificio donde se estaba celebrando el VIII Congreso de los Soviets, donde, entre otros asuntos, Lenin presentó su plan para la electrificación de Rusia. Cabe pensar que con esta oportuna escenografía quisieron provocar un golpe de efecto y mostrar el monumento como uno de los mejores exponentes de la revolución; y que la electricidad, como esas vías en espiral, conduciría al pueblo hacia una realidad abstracta donde todo flotaría. La electricidad, en tanto que energía limpia e invisible, era al



18. Alexander Rodchenko y Varvara Stepanova. Fotomontaje para la portada de *La URSS en construcción*, 1933.

monumento de Tatlin lo que las nubes y el avión a los ferrocarriles: la consecución, por su espiritualización, de la revolución.

La conjunción de arte y electricidad se percibía tan necesaria que no faltaron voces de apoyo a esta empresa político-artística. Gustav Klucis realizó por entonces un fotomontaje en el que se veía al propio Lenin cargando con una torre de alta tensión. Por su parte, el crítico y teórico del productivismo Boris Arvatov defendía que «la “electrificación” sui generis del arte y el ingenierismo en la labor artística deben ser objetivos formales de la actualidad proletaria»⁵⁶. Ésto evidenciaba la identificación entre arte abstracto y electricidad como causa y efecto indistintamente del fenómeno de la desmaterialización, lo que podría admitirse como la variante soviética a la tarea de higienización desarrollada contemporáneamente en Francia. Si el monumento de Tatlin como camino para el cumplimiento de la promesa del paraíso de los trabajadores: ligero, invisible, inodoro, en definitiva, aséptico e higiénico, no resultaba clara, Lenin expuso el nuevo orden soviético que el monumento encarnaba con una fórmula matemática: «el poder de los soviets + el orden de los ferrocarriles prusianos + la técnica y la organización de los trust americanos + ...»⁵⁷. Y en una versión más reducida afirmó que la Revolución estaba constituida por un cincuenta por ciento de soviets y un cincuenta por ciento de electricidad. Visto así, la revolución y su alcance se consideraban una cuenta por resolver, varios factores que sumar y una fórmula universal que posibilitaba exportar la propia revolución más allá de las fronteras de Rusia: la revolución producida en serie.

No habría que olvidar que, antes de desear dominar la vasta Rusia desde los aires, fueron necesarios muchos años para organizar y articular todo el territorio con la inestimable ayuda de los ferrocarriles. Todo el país había sido y continuaba siendo recorrido por lar-

⁵⁶ Boris Arvatov. *Arte y producción. El programa del productivismo*, Madrid, Comunicación, 1973, p. 87.

⁵⁷ Jean-Louis Cohen. «El tío Sam en el país de los soviets en el tiempo de las vanguardias», en *Constructivismo ruso. Sobre la arquitectura de las vanguardias ruso-soviéticas hacia 1917*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1994, p. 92.

gos trenes con decimonónicas locomotoras. De manera que no resultaba extraño que Tatlin partiera de la idea de una estación de tren – el estado, la fábrica– para poner en funcionamiento su particular montaña rusa revolucionaria. Además, él estaba familiarizado con los trenes desde su más tierna infancia, pues su padre fue fogonero y maquinista primero e ingeniero después, y viajó a los Estados Unidos para estudiar su sistema ferroviario. En el informe que redactó a la vuelta de su estancia, el padre de Tatlin destacó la «casi poética belleza del progreso tecnológico junto con el importante papel de la iniciativa creadora [de los ingenieros americanos]»⁵⁸. Tatlin, que había crecido entre trenes y estaciones, aspiró a convertirse desde el ámbito del arte en un ingeniero. Para exteriorizar y acelerar esa transformación se vestía de ingeniero durante el trabajo y también fuera de su taller. Las fotografías de esos primeros años veinte lo muestran fumando y con traje de técnico aviador, más que ferroviario, por él mismo diseñado, manteniendo el mismo gesto con el que también Alexander Rodchenko posó en otras fotos contemporáneas. Era así como afirmaban su estatus de artistas de la revolución. Desintegrados los trenes y convertidos los raíles en los vectores que apuntaban al cielo, guiados por la estrella roja del norte y del frente de las locomotoras, los artistas aceptaron la tarea de la producción y orgullosamente lucieron su condición de constructores del paraíso con el humo que exhalaban sus pipas y cigarros: «El humo es el gran símbolo decorativo de la humanidad, el lazo místico y la pirueta entre el hogar temporal y la residencia celestial»⁵⁹.

En un primer momento, inmediatamente tras la revolución de 1917, suprematistas y constructivistas se unieron por su no-objetivismo, y en sus manifiestos y exposiciones conjuntas dieron a luz un híbrido artístico que bautizaron «suprenons». En los panfletos y tex-

⁵⁸ Anatoli Anatolevich Strigalev. «De la pintura a la construcción de la materia», en Larissa Alekseevna Zhadova (ed.). *Tatlin*, Londres, Thames & Hudson, 1988, p. 123.

⁵⁹ Alexandre Arnaud. *Cinéma. Lithographies d'André Foy*, París, G. Crès et Cie., 1929, p. 100: «La fumée, c'est le grand symbole décoratif de l'humanité, le trait d'union mystique et en volte que relie le foyer temporel à la demeure céleste».

tos que como grupo escribieron entre 1919 y 1920 se puso de manifiesto su condición de vanguardia para hacer habitable y representar el nuevo orden del mundo que acababa de establecerse: «No mires hacia atrás, sino hacia delante. El mundo se enriquecerá gracias a los innovadores pictóricos... Nosotros, los colonos rusos de la pintura somos los descubridores de nuevas vías en arte»⁶⁰. El mundo por ellos pensado como no-objetual remitía directamente al estado de gracia misional con el que lo habían formulado. Tatlin se insertó en un grupo de artistas que, con el ánimo predispuesto, como el que disfrutaban los protagonistas de *Chevengur*, abordaron la posibilidad y la necesidad de un mundo de orden espiritual. Puesto que la realidad, sus causas y sus productos eran entendidos como preceptos religiosos – el arte, las máquinas, los trenes –, convinieron en llevar hasta sus últimas consecuencias dicha religiosidad: «[Punin, Shterenberg, Mayakovsky, Osip Brick, Tatlin, Malevitch, Morgunov, Rozanova, Rodchenko, Udaltsova y otros más...] Fuimos los únicos que empeizamos a crear arte soviético... Éramos los “instigadores de una nueva fe”»⁶¹. Como fundadores de una nueva doctrina artística, como artistas religiosos, abrieron una veta nueva distinta del mundo material y experimentaron con un mundo donde los objetos fueron perdiendo paulatinamente su fisicidad hasta esencializarse por el camino de la abstracción: «Vivimos en una creatividad espiritual abstracta»⁶². De modo que se convirtieron en los conspiradores de un nuevo orden inmaterial y abstracto desde la secta supremática. Fueron los propulso-

⁶⁰ Alexander Rodchenko. «From the manifesto of Suprematists and Non-Objective painters (1919)» y «A laboratory passage through the art of painting and constructive-spatial forms toward the industrial initiative of constructivism», en *Experiments for the future: diaries, essays, letters and other writings*, cit., p. 85: «Don't look back, always move ahead. The world will be enriched by innovators of painting... We, the Russian Colombuses of painting are discoverers of new roads in art. Today is our triumph».

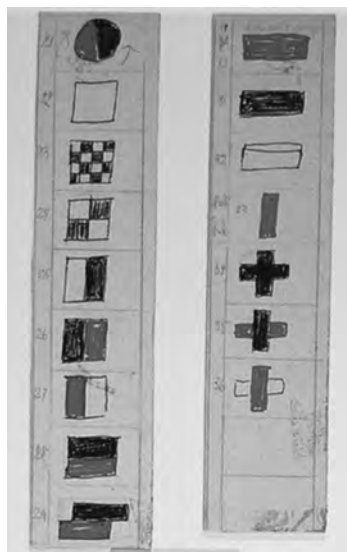
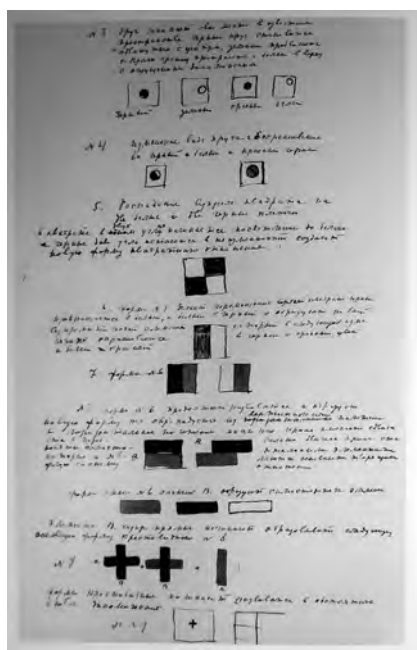
⁶¹ Alexander Rodchenko. «Working with Mayakovsky 1918», en *Experiments for the future: diaries, essays, letters and other writings*, cit., p. 225: «[Punin, Shterenberg, Mayakovsky, Osip Brick, Tatlin, Malevich, Morgunov, Rozanova, Rodchenko, Udaltsova and others...] We were the ones who began to create Soviet art... We were “the instigators of a new faith”».

⁶² Alexander Rodchenko. «From the manifesto of Suprematists and Non-Objective painters (1919)», en *Experiments for the future: diaries, essays, letters and other writings*, cit., p. 123: «We live in an abstract spiritual creativity».

res, incitadores, revulsivos artísticos y guías de las nuevas sendas que ellos mismo habían abierto en el arte. Y, en definitiva, era la vanguardia que había pensado el mundo, su reducción y su representación no desde el otro lado de las ventanas de los trenes, sino desde otro plano: el aéreo, donde las locomotoras se habían transformado en cabinas de avión.

5. El cine y el nuevo paisaje abstracto.

En la década de 1920, en Rusia, no solamente la pintura se espiritualizó al convertirse en las señales que marcaban esa nueva vía que los artistas perforaron para que pudieran circular libremente las máquinas; o la escultura, convertida en trampolín y pista de despegue de esas mismas máquinas. El cine y los cineastas, como también la fotografía, demostraron su naturaleza vanguardista. Antes de abordar a



19. Kasimir Malevitch. Guión para *Película científica y artística*, 1927.

20. Hans Richter. Guión a color del proyecto *Película científica y artística*, 1970.

los cineastas propiamente, el trabajo de Margarita Tupitsyn sobre Malevitch y el cine⁶³ abre la posibilidad de ahondar en la idea del arte de vanguardia como el tránsito del tren al humo y a las nubes, esto es, como el viaje de su disolución. Este trayecto también se realizó de la pintura supremática al cine abstracto, y el paisaje que se contempló entonces desde las ventanas de ese tren se componía precisamente de las sintetizaciones abstractas supremáticas del nuevo paisaje ruso. Lo que se debía ver al viajar por la Rusia soviética ya no era naturaleza sino desierto, según el propio Kasimir Malevitch, pues así pensó el país de los supremáticos en sus tablas didácticas con las que explicaba el arte contemporáneo a sus alumnos de Vitebks.

En junio de 1927 Malevitch acudió a la Bauhaus de Dessau en calidad de profesor invitado para dar una conferencia y así conocer la escuela. El viaje se completó con el acuerdo de publicación en alemán de su libro *Die Gegenstandslose Welt* (El mundo no-objetivo), y fue el número 11 de la colección de libros editados por la Bauhaus. La portada y el resto de las páginas del texto estaban llenas de sus iconos y señales supremáticas que guiaban e ilustraban la lectura: cuadrados, rectángulos, cruces, círculos de colores insertos en cuadrados vacíos, etc. Margarita Tupitsyn ha destacado de la estancia de Malevitch en Alemania la amistad que entabló con el artista Hans Richter y con el arquitecto Ludwig Hilberseimer. A Richter, que se dedicaba al cine experimental, enseguida lo reconoció como un verdadero artista abstracto que hacía cine con el vocabulario suprematista —lo que lo refrendaba como lenguaje canónico universal—, pues le resultó evidente la correspondencia entre sus cuadros suprematistas y los fotogramas de áquel. Por otro lado, Hilberseimer había definido en esas mismas fechas la representación de la abstracción dinámica como un lenguaje universal⁶⁴, lo cual no podía resultar más favorable tanto al suprematismo como a los experimentos cinematográficos de comienzo de los años veinte de Richter titulados *Ritmos* y que Malevitch vio en la Bauhaus.

⁶³ Margarita Tupitsyn. *Malevich and Film*, cit.

⁶⁴ Margarita Tupitsyn. *Malevich and Film*, cit., p. 28.

Malevitch dilucidó claramente las posibilidades publicitarias del cine, se le presentó como el vehículo idóneo con el que publicitar las formas del arte contemporáneo; además le daría el espaldarazo final para el reconocimiento mundial del lenguaje supremático al presentarse a un público más numeroso, lo que él traducía en un incremento del número de adeptos a su secta supremática. Así pues, se embarcó en la aventura de hacer una película supremática sobre el suprematismo: *Película científica y artística - Cuestiones de pintura y arquitectura - Aproximación al nuevo sistema plástico arquitectónico* (1927) y realizó un guión de tres páginas, escrito y dibujado. De sus reflexiones sobre el cine dejó constancia en varios artículos; en uno de ellos, titulado «El artista y el cine», destacó el importante papel que podía jugar el pintor-artista contemporáneo si hiciera cine, pues así llevaría a la pantalla nuevas soluciones con las que mostrar a las masas el arte de la nueva vida⁶⁵. Al final todo quedó en proyecto hasta que en 1970 el propio Richter elaboró, a partir de aquellas tres hojas de Malevitch, el guión ilustrado con el que rodar la película no realizada. La sucesión de cuadros supremáticos en tiras verticales que compuso Richter, al modo de negativos coloreados de celuloide, se reveló inmediatamente como la sistematización del código supremático de circulación al tiempo que una nueva *Prose du Transsibérien*. Fue ahí, en la disposición continua de este vocabulario espiritual y abstracto donde descansaba el nuevo paisaje supremático, el que se veía desde los trenes y los aviones.

En otro punto del país estaban los cineastas que se presentaban como artistas de vanguardia tecnificados por la ortopedia que constituía sus aparatos. La fórmula de Dziga Vertov del «cine-ojo» y «hombre-cámara» eran reiteraciones dentro del proceso abierto de mutaciones y metamorfosis mecanicistas que experimentaba el cuerpo humano en su deseo de ver, controlar y vigilar. Confirmado por los propios cineastas, el cine se convirtió en la más efectiva arma de adoctrinamiento —«Nuestro cine es ante todo un arma cuando se

⁶⁵ Margarita Tupitsyn. *Malevich and Film*, cit., p. 57.

trata de un enfrentamiento con una ideología hostil y, ante todo, es una herramienta cuando está encaminado hacia su actividad principal: influir y transformar»⁶⁶— y de orden —«Aquí es donde trabajamos nosotros, maestros de la vista, organizadores de la vida visible armados del cine-ojo presente en todas partes y cuando hace falta»⁶⁷—, y por lo tanto el oficio del cineasta y las películas también se contaminaron de esas nociones de religiosidad artística apreciables en la pintura, la escultura, la fotografía y, en definitiva, todo gesto propagandístico materializado a través del arte. El cine les posibilitaba conocer inmediatamente la respuesta del público que había sido visual, emocional, nerviosa y estéticamente afectado por las imágenes y mensajes lanzados en la pantalla. Fueron los directores quienes pensaron el cine en términos de agitación y convulsión, en términos bélicos, y así lo corroboraron las palabras de Laszlo Moholy-Nagy a propósito de su proyecto de película *Dynamik der Grosse-stadt* (1923-1924): «Esta película no tiene como objetivo instruir, moralizar o contar una historia; su propósito es lograr un efecto visual, únicamente visual»⁶⁸. Tanto Vertov como S. M. Eisenstein insistieron en el valor político del cine y lo expusieron en sendos artículos publicados en 1923 en el mismo número de la revista LEF: el cine era un método y un arma para estimular y golpear al público, y estos golpes visuales los ajustaban en el proceso de montaje de los metros de película rodados. Bien conocido es, a este respecto, la teoría del montaje y el montaje de atracciones elaborada por Eisenstein, con los que pretendía crear terceros significados a partir de la concatenación de dos imágenes mostradas en la pantalla.

Poco tiempo después, todas estas afirmaciones las hizo suyas el cineasta de origen ucraniano Eugène Deslaw: «El montaje permite

⁶⁶ Sergei M. Eisenstein. *Yo. Memorias inmortales*, Madrid, Siglo XXI Editores, 1988, p. 50.

⁶⁷ Dziga Vertov. *Artículos, proyectos y diarios de trabajo*, Buenos Aires, Ediciones La Flor, 1974, pp. 30-31.

⁶⁸ Laszlo Moholy Nagy. *Peinture-Photographie-Film et autres écrits sur la photographie*, Nîmes, Édition Jacqueline Chambon, 1973 [1929], p. 116: «Le film n'a pas pour vocation d'instruire, de moraliser ou de raconter une histoire; son ambition est d'avoir un effet visuel et uniquement visuel».

ordenar los fragmentos del misterio, organizar y encauzar lo moderno maravilloso. Considero el montaje como el eje del arte cinematográfico... El montaje funciona como la barita mágica del cineasta-mago. La tarea del montador es actuar lo más rápidamente posible, lo más eficaz y lo más fuertemente posible sobre los nervios del espectador»⁶⁹. Por su misión y su efecto, el propio Eisenstein auguraba un brillante futuro al cine y al arte que se valían del montaje de atracciones: «Una palabra tan bonita: ¡el montaje! Todavía no está de moda, pero tiene todo lo necesario para ponerse en boga»⁷⁰. El propio Eisenstein no dejó claro si aquello que hacía al montaje estar de moda era el origen técnico de la denominación «montaje de atracciones» —que se teñía con la idea de progreso por el mero hecho de proceder



21. Dziga Vertov. Fotograma de la película *Problemas en las vías*, 1922c.

⁶⁹ Eugène Deslaw. «Nuits électriques» (*Filmliga*, vol. II, num. 1, octubre 1928), en *Ombre blanche- lumière noire. Eugène Deslaw*, Paris, Centre Pompidou, Les Cahiers de Paris Experimental, num.15, 2004, p. 13: «C'est le montage qui permet d'ordonner les bribes du mystère, d'organiser et d'endiguer le merveilleux moderne. Je regarde le montage comme l'axe de l'art cinématographique... Le montage est comme la baguette du cinéaste-magicien. Atteindre le plus rapidement, le plus efficacement, le plus fortement les nerfs du spectateur, voilà la tâche du monteur». Deslaw llegó a París en 1922; allí conoció a Boris Kaufman, hermano de Dziga Vertov, el cual se convirtió en su ayudante y cámara.

⁷⁰ Sergei M. Eisenstein. *Reflexiones de un cineasta*, Barcelona, Editorial Lumen, 1970, p. 64.

el término del ámbito de la ciencia y la técnica— y su inmediata y pasiva inclusión en el lenguaje corriente; o, por otra parte, porque en tanto que atracción y sucesión rítmica de imágenes abstractas se le exigía que provocase convulsiones y vértigos emocionales en el público. El cine soviético se enraizó con los ferrocarriles, en tanto que máquinas modernas y de vanguardia ambas, precisamente por fabricar visualmente los efectos y las causas que los viajes en tren habían producido y seguían produciendo.

Vertov viajó y rodó por toda Rusia cuando trabajó como cineasta para la nueva política cultural lanzada desde Moscú y realizó documentales para Kino-Pravda: *Cine-verdad* (1922), *Lenin cine-verdad* (1925), *Carrera de coches de Petrogrado a Moscú* (1924), *Mar Negro - Océano Ártico - Moscú* (1924), *La sexta parte del mundo* (1926), *El undécimo año* (1928). Durante ese tiempo aprendió el oficio, definió y perfeccionó su técnica, comprobó y sacó partido del hecho de que el cine podía unir lugares lejanos, crear visualmente viajes imposibles y recorridos imaginarios. Su película *El hombre de la cámara* (1929) dio buena cuenta de ello como catálogo de sus experimentos cinematográficos. De Vertov se podría decir que fue al cine lo que Rodchenko a la fotografía, sobre todo por la utilización y elección de inusuales encuadres, los cuales se han convertido en las señas de identidad del trabajo de ambos artistas. Esos encuadres, que exigían que el artista estuviera por encima o por debajo de los asuntos que retrataba o rodaba, remitían a la capacidad volátil del artista de la revolución rusa y apuntaban el camino que debía tomar el arte que quisiera ser considerado de vanguardia. Además, los trabajos de Rodchenko —para la revista ilustrada *La URSS en construcción*, por ejemplo— como los de Vertov fueron ese catálogo ilustrado donde la técnica y la vida diaria se entremezclaban armoniosamente, vivían en una convivencia pacífica de la que el arte daba testimonio y legitimaba después de haberla hecho posible. Fue pues a través del arte, y el propio Eisenstein dio cuenta de ello, como se introdujo en la vida cotidiana el lenguaje maquinista, fabril y científico y los productos por ellos creados, ya que los presen-

taron como hijos naturales de la producción y regalos de la revolución.

No muy distante a los objetivos de los cineastas que permanecieron en Rusia, Eugène Deslaw, con un bagaje cinematográfico estético y formal marcadamente soviético, realizó sus películas desde el corazón artístico e intelectual de París, en Montparnasse, en las décadas de 1920 y 1930. Se insertó en los círculos intelectuales más prestigiosos que allí coincidieron en los años de entreguerras y retrató a sus protagonistas en la película *Montparnasse. Poème du café-crème* (1929). Un crítico de la época los calificó, al *café crème* y a la película de Deslaw, como el ejemplo cinematográfico de una moda internacional y el documento que permitía identificar toda una época:

«El *café crème* es una bebida internacional, la bebida de todos aquellos que viven en hoteles... que dejan deudas y presentan un aspecto inexplicable de melancolía, una indecible y dulce nostalgia en su mirada, en su peinado, en el nudo de su corbata. Es la bebida de los despreocupados revolucionarios rusos y de los últimos pintores cubistas, de las cortesanas anticuadas y de los aventureros intelectuales *sans culot*. El sabor del *café crème* es suave como una imagen de Man Ray. Montparnasse es el país por excelencia del *café crème*. Tres templos del *café crème* hay en Montparnasse: la Rotonde, el Dôme y la Coupole. Quiméricos proyectos se elaboran allí de la noche a la mañana... [M. Deslaw] Después de algunos viajes al país de los maravillosos mecanismos, ha colocado su cámara en un ángulo de los bulevares de Montparnasse y ha aprehendido algunos aspectos burlescos o agonizantes de lo fantástico social de hoy. Ningún otro barrio de París ni quizá ningún otro lugar en el mundo hubiera sido más indicado que Montparnasse para dar testimonio cinematográfico de lo fantástico contemporáneo»⁷¹.

⁷¹ Cit. en *Ombre blanche- lumière noire*. Eugène Deslaw, cit., pp. 31 y 33: «Le *café crème* est une boisson internationale, la boisson de tous ceux qui demeurent à l'hôtel... font des dettes et portent un vague à l'âme inexplicable, une indicible et douce nostalgie dans leur regard, leur coiffure, leur nœud de cravate. C'est la boisson des révolutionnaires russes désaffectés et des derniers peintres cubistes, des courtisanes

En ese cruce de bulevares parisinos donde se levantaban esos apeaderos del café, convertidos en los conciliábulos donde se tejían con nocturnidad los cabos del arte moderno y la moda, Deslaw encontró a Fernand Léger, Hans Richter, Man Ray y René Clair, y, como ellos, contribuyó al cine abstracto no-objetual, filmó el lirismo de las máquinas y la mecanización de la vida cotidiana. Exaltó la fotogenia de aquellos objetos y fenómenos en los que aquella se manifestaba; así en *Les nuits électriques* (1928) los protagonistas eran coches, farolas, cafés, letreros luminosos, etc. En este sentido, Deslaw, y como demostró con sus trabajos *La marche des machines* (1928) y *Robots* (1930), hizo suyas algunas de las alocuciones lanzadas por Vertov en el *Manifesto de los kinovs* (1919): «A través de la poesía de la máquina vamos del ciudadano atrasado al hombre eléctrico perfecto»⁷². De manera que el «cine de hechos» que reivindicaba Vertov, el de los objetos y los hombres en la nueva realidad soviética, el cine de la abstracción por la repetición, el cine de las sierras eléctricas y los motores, era también un tránsito necesario y obligado para alcanzar el arte austero, desmaterializado y espiritual de la vanguardia del siglo xx. El cine se comportaba como el material en las clases de Moholy-Nagy en su taller del metal en la Bauhaus: era el elemento, el conductor o el paso de baile con el que llegar a la arquitectura, delimitar el espacio y, por lo tanto, ocuparlo. El cine, como el tren, atravesaba el extenso desierto, paraíso de los trabajadores, en que se había convertido Rusia tras la revolución, con la tarea de llevar las lecciones y los ejemplos del pro-

vieilles et des aventuriers intellectuels sans culot. Le goût du *café crème* est doux comme une image de Man Ray. Montparnasse est le pays par excellence du café crème. Trois temples du *café crème* à Montparnasse: la Rotonde, le Dôme, la Coupole. Des chimériques projets s'y échafaudent du soir au matin.... [M. Deslaw] Après quelques voyages au pays du merveilleux mécanisme, il a placé sa caméra à l'angle des boulevards de Montparnasse et il y a enfermé quelques aspects burlesques ou angoissants du fantastique social d'aujourd'hui. Nul quartier de Paris, nul lieu du monde peut-être n'était plus désigné que Montparnasse pour témoigner cinématographiquement sur le fantastique contemporain».

⁷² Dziga Vertov. «Nosotros. Variante del manifiesto» (*Kinophot*, num. 1, 1922), en *El cine soviético de todos los tiempos. 1924-1986*, Valencia, Filmoteca de la Generalitat Valenciana, 1988, p. 24.

greso ya alcanzado en otras partes del país. Los trenes eran máquinas de adoctrinar.

Para los cineastas soviéticos que trabajaron para los noticiarios estatales de Kino-Pradva, el tren era el vehículo del tránsito entre la filmación y la proyección; el lugar donde se operaba y donde se montaban las imágenes rodadas, como bien sintetizó Medvekin en el lema de su cine-tren: «Hoy rodamos, mañana proyectamos». El proyecto del cine-tren fue la continuación del Kino-Pradva de la época leninista dado sus magníficos resultados como arma política educativa y doctrinal. En 1931 se puso en marcha esta empresa y su dirección la asumió Alexander Medvekin. Esta nueva unidad de producción móvil se comportó también como laboratorio y pantalla artística; fue el híbrido propagandístico que reunía sintetizadamente todo lo necesario para alimentar y alentar a la población rusa con el espíritu de la revolución. Era el momento en el que se ponía en marcha el primer plan quinquenal y los asuntos de las películas los generaba el mismo público en su vida cotidiana. Rusia fue el gran actor de estos documentales-denuncia de los vicios y costumbres.

«La mayoría de los trabajadores no dominaban aún los temas. A veces se encontraban en un atolladero y establecimos una regla: no mentir nunca, sino admitir francamente nuestra ignorancia en materia de agromía: nuestro público nos escuchaba con la máxima atención... El Comité Regional del partido nos pidió que trasladáramos nuestro cine ambulante a Eupatoria, donde las dificultades de la recolección adquirirían proporciones alarmantes... En esos días, el laboratorio y el taller de montaje trabajan 24 horas seguidas... Al mando de ese equipo de hombres maravillosos, me ingenié a ser uno de los tres directores y pude producir justo la tercera parte del metraje útil, sin traicionar mi pasión por la sátira. Así, para el “Cinegaceta” número 16, logramos, con el operador Gleb Troiánski, filmar una divertida historieta sobre la impotente organización del trabajo en un campamento»⁷³.

⁷³ Alexander Medvekin. *El cine como propaganda política. 294 días sobre ruedas*, cit, pp. 39-40.

El tren, que era la representación del poder del país, se introducía en las casas, en las granjas, en las fábricas, en los campos, etc., para rodar películas y documentales a modo de catas y valoraciones sobre el grado de aceptación y cumplimiento de las normas económicas y laborales estalinistas o de la situación misma del Ejército rojo:

«La película *La marcha de cien kilómetros* mostraba “la Reina de los Campos” —la infantería— carente, entonces, de todas las mejoras de la mecanización y de la motorización. La oficialidad nos sugirió cuáles eran, para el ejército del momento, los principales problemas de la marcha: alta capacidad de maniobra, superación de los obstáculos e impedimentos, disciplina en la marcha, guardia de defensa, resistencia física, etc...

GIRA POR LOS COLJOS: UCRANIA-CRIMEA (8-7-32 — 1-8-32). Viaje en ayuda de los coljosianos durante la recolección de la cosecha. Los coljosos de reciente formación se adaptaban con dificultad a la nueva organización del trabajo. La transmisión, por la pantalla, de la experiencia de los coljosos de vanguardia tuvo mucha importancia para reforzar a los rezagados»⁷⁴.

Deslaw hizo su entrada triunfal en el mundo cinematográfico de vanguardia con una película titulada *La marche des machines* (1928). Ahí demostró un bagaje artístico que delataba la herencia de los preceptos futuristas —pues contó con la colaboración de Luigi Russolo y su inestimable máquina de hacer ruidos⁷⁵, el *Intonarumori* o *Rumor-harmonium*, para componer un «ruido musicado»⁷⁶ que acompasara su

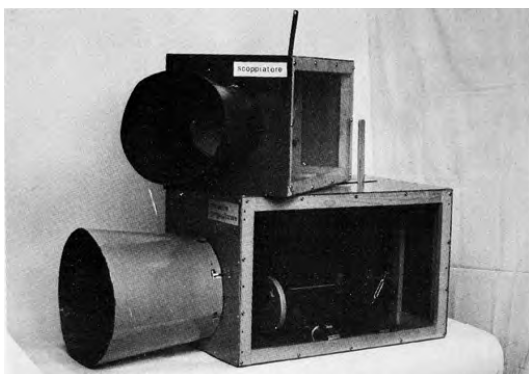
⁷⁴ Alexander Medvekin. *El cine como propaganda política. 294 días sobre ruedas*, cit., pp. 59-60, 102.

⁷⁵ A la vista de la fotografía de Russolo rodeado por su propia máquina, no puede dejar de apuntarse el parecido formal de cada una de las piezas que componían el *Intonarumori* con las primitivas máquinas fotográficas y los daguerrotipos. De manera que, ya sea para fabricar humo, ruido, cine o pintura, todas estas máquinas revelaron un parentesco tipológico sorprendente que se mantuvo constante a lo largo de casi cien años, afirmándose así el valor universal del modelo de la locomotora como máquina apta para tecnificar los procesos artísticos.

⁷⁶ Lubomir Hosejko, «Ombre blanche et lumière noire. Le cinéma d'Eugène Deslaw», en *Ombre blanche- lumière noire. Eugène Deslaw*, cit., p. 4.

desfile de máquinas—, pero también contribuyó como miembro en los márgenes de la vanguardia soviética a que los trenes acabaran de despegarse de la tierra. Vías férreas alzándose por encima de la cabeza de los espectadores fue lo que contempló un crítico de cine de la revista *Close-up* en noviembre de 1929:

«Deslaw es difícil de seguir... de manera que no me pierdan de vista. He intentado comprenderle y he aquí lo que he entendido. Un haz de vías de tren se precipita sobre mí... vías que son más bien *líneas* abstractas porque no se parecen en nada a los raíles que conozco... ¡me pasan por encima de la cabeza!... ¿A qué me estoy aproximando? Ahora me encuentro inmerso en movimientos rápidos hacia delante, en un mundo de dos dimensiones; la relatividad entra en juego. Debo reorientarme mentalmente... No hay profundidad... ¡no hay espacio en el que precipitarse!... Esto es exactamente lo que he sentido... He sentido la inercia en el momento en el que dejaba de moverme. Sí, he llegado a este país de bellas máquinas en movimiento; miradlas desfilas, resplandecientes y lisas, equilibradas por la visión del tambor que gira...»⁷⁷.



22. Luigi Russolo. Ululatore e grogliatore, 1915c.

⁷⁷ L. Saalschutz, «Mécanismes du cinéma. À propos de *La Marche des machines*» (*Close up*, novembre 1929, vol. V, num. 5, p. 359), en *Ombre blanche- lumière noire. Eugène Deslaw*, cit., p. 29: «Deslaw est difficile à suivre... alors ne me perdez pas de vue. J'ai

La marche des machines, descrita de tal modo en esta reseña periodística como viaje de precipitación en el mundo de las máquinas desde los raíles, se integraba cual eslabón en la sucesión de tránsitos espaciales y temporales que debían conducir al arte abstracto espiritualizado: al país desértico habitado por máquinas u objetos estetizados y que Malevich llamó suprematismo. Y ese haz de líneas que el crítico vio en la pantalla habría sido semejante al de la fotografía de Eli Lotar, *Hilos*, publicada en el número 1 de la revista *Bifur*, en mayo de 1929. Incluso un crítico contemporáneo llegó a calificar a Deslaw de tránsito: los situó a medio camino entre el «cine-ojo» de Vertov y el cine puramente abstracto⁷⁸. Claro, que fue el propio Deslaw quien no dejó duda alguna sobre su posición al declarar que con su película *Robots* (1930) había pretendido mezclar lo vivo con lo artificial: «Algunos seres humanos se mueven extrañamente como máquinas y ciertas máquinas “se humanizan” progresivamente. Mi deseo ha sido trazar un retrato fiel de la nueva humanidad»⁷⁹. Sus películas fueron propaganda que exaltaba la mecanización de la vida. Esto era también en lo que se empeñaba el fotógrafo sobre patines de la fotografía de Varvara Stepanova y las técnicas de actuación biomecánicas llevadas a la escena por Meyerhold.

Como tanto la crítica y los artistas durante los años veinte en Francia estaban mayoritariamente embriagados de ese lirismo de la

cherché à comprendre et voici comment je l'interprète: Un faisceau de voies ferrées se précipite sur moi... des voies ferrées qui ne sont bientôt plus que des *lignes* abstraites car elles ressemblent plus aux voies ferrées que je connais... elles me passent au-dessus de la tête!... Mais de quoi suis-je en train de m'approcher? Maintenant que je suis mis en présence de mouvements rapides vers l'avant en deux dimensions, la relativité entre en jeu. Je dois me réorienter mentalement... Il n'y a pas de profondeur... pas d'espace où se précipiter!... C'est exactement ce que j'ai ressenti... J'ai senti l'inerte au moment où je cessais de “bouger”. Oui, me voilà arrivé en ce pays de belles machines en mouvement; regardez-les défiler, luisantes et lisses, équilibrées d'optique du tambour perforé qui tourne».

⁷⁸ Justin Biamèze, «Un jeune: Eugène Deslaw» (*Mon Ciné*, num. 447, 11 septembre 1930), en *Ombre blanche- lumière noire. Eugène Deslaw*, cit., p. 28.

⁷⁹ «Quelques réflexions d'Eugène Deslaw sur *Vers les Robots*» (*L'ami du peuple*, 5 décembre 1930 y *Close up*, vol. VII, num. 6, décembre 1930) en *Ombre blanche- lumière noire. Eugène Deslaw*, cit., p. 15: «Certains êtres humains ressemblent étrangement à des mouvements de machines. Certaines machines “s'humanisent” de plus en plus. Tracer un portrait fidèle de la nouvelle humanité, voilà mon désir le plus vif».

máquina que exhalaban las revistas contagiadas de espiritnouvismo, no resultó sorprendente que a las películas de Deslaw también las catalogasen como poemas mecánicos. A propósito de *Robots*, Alexandre Arnoux escribió lo siguiente: «Una biela o un rotor son grandes asuntos para la ensoñación... M. Eugène Deslaw tiene el mérito de haber comprendido perfectamente esta nueva sensibilidad adquirida por nuestros contemporáneos y, sobre todo, el terror sordo que se escucha en estas masas de acero, en sus brazos metálicos cuando trabajan»⁸⁰. Que Arnoux midiera el éxito de Deslaw por el índice de lirismo contenido en sus imágenes de engranajes y raíles no suponía ninguna novedad en 1928, sino el canon oficial de la crítica afín a la estética mecanicista higienista. La exaltación modernólatra por parte del cineasta y del crítico conducía a la equiparación entre las artes plásticas, las visuales, la arquitectura y los trenes:

«Todo material nuevo engendra nuevas posibilidades de expresión. El hierro y el cemento armado han modificado la técnica del ingeniero y del arquitecto... ¿Por qué el cine, medio nuevo, insertado en nuestra vida cotidiana, no nos enseñaría a pensar en sucesión de imágenes, no nos ejercitaría en la gimnasia visual ignorada por nuestros padres?»⁸¹.

Esa sucesión de imágenes, esa traca de fotografías de la vida diaria que se veían desde las ventanas de los trenes desde hacía cien años, era la que en 1922 reclamaba Moholy-Nagy con la que reper-

⁸⁰ Alexandre Arnoux. «Document concernant le film *La Marche des machines*» (3 novembre 1928): «Il y a grande matière à rêveries devant une bielle ou un rotor... M. Eugène Deslaw a le mérite d'avoir parfaitement compris cette nouvelle sensibilité acquise par nos contemporaines et surtout la terreur sourde qui se dégage de ces masses d'acier, de ses bras métalliques au travail». Recorte de una reseña periodística conservado en la Bibliothèque National de France, Arts du spectacle.

⁸¹ Alexandre Arnoux, «Cinéma. Enquête: Les lettres, la pensée moderne et le cinéma» (*Cahiers du mois*, num. 16-17, [1921 ó 1923]), en *Recueil factice de et concernant Alexandre Arnoux, 1926-1946*, Bibliothèque National de France, Arts du spectacle: «Toute matière nouvelle engendre de nouvelles possibilités d'expression. Le fer, le ciment armé ont modifié la technique de l'ingénieur, de l'architecte... Pourquoi le cinéma, moyen neuf, mêlé à notre vie quotidienne, ne nous apprendrait-il pas à penser en succession d'images, ne nous exercerait-il pas à une gymnastique visuelle que nous pères ignoraient?».

cutir visualmente sobre el espectador; eran también los fotogramas supremáticos de Malevitch y Richter o la *Prose du Transsibérien* de Blaise Cendrars y Sonia Delaunay. Por lo tanto, el arte, como defendía en su artículo Arnaux, continuó fabricando las emociones, el despertar de los sentidos, los vértigos y las precipitaciones que custodiaban los trenes. Desde el arte recreaban la experiencia del choque de dos locomotoras o el descarrilamiento de un tren, tal y como ocurría en los parques de atracciones, o el vacío que abrían con su tránsito. Arnaux, como Valéry Larbaud, confesaba anhelar vivir en la velocidad, en los giros y cambios de rumbo propios de los ferrocarriles, y por eso solicitaba la actualización de las máquinas, los artefactos y los mecanismos que producían y mantenían despiertos los sentidos y las emociones en el hombre, ya que, fuera el cine o la fotografía, o fueran los barcos o los trenes, los temas en los que se ocupaban eran los mismos: el humo, los viajes, las despedidas, los desastres, etc.⁸²:

«Si el cine nos enseña a mover nuestro punto de vista, a girar alrededor de las cosas, a dominarlas, a apresarlas desde ángulos poco habituales, a ralentizar o acelerar la velocidad de sus movimientos, habrá añadido al rostro del mundo una especie de belleza móvil; y a la inversa, nos habrá permitido sentir y fijar las cadencias que se nos escapan, las actitudes ahogadas hasta hoy en el flujo diario. Que de ahí puedan nacer algunas formas de emoción lírica es algo que resulta lógico. En ese caso, sería la primera vez que los poetas, a lo largo de los siglos, habrían alcanzado su misión, que es la de incorporar el mundo mecánico al alma humana»⁸³.

⁸² Alexandre Arnoux, *Cinéma*, cit., p. 103.

⁸³ Alexandre Arnoux, «Cinéma. Enquête: Les lettres, la pensée moderne et le cinéma» (*Cahiers du mois*, num. 16-17, [1921 ó 1923]), en *Recueil factice de et concernant Alexandre Arnoux, 1926-1946*, cit., s.p.: «Si le cinéma nous apprend à déplacer notre point de prise, à tourner autour des choses, à les dominer, à les saisir sous des angles peu habituels, à ralentir ou accélérer la vitesse de leurs mouvements, il aura ajouté au visage du monde une sorte de beauté mobile, il nous aura, à l'inverse, permis de sentir et de fixer des cadences qui nous échappent, des attitudes noyées jusqu'à ce jour, pour nous, dans l'écoulement. Que certaines formes d'émotion lyrique puissent en naître, cela n'a rien que d'évident. Ce serait la première fois que les poètes, dans l'histoire des siècles, auraient failli à leur mission, qui est d'incorporer la mécanique à l'âme».

Como estos artistas de vanguardia se habían propuesto conquistar el espacio, el éter y los cielos, supieron que para alzarse hacia las nubes antes tenían que estar bien posados sobre la tierra. El ejemplo del ferrocarril entonces se impuso: como vehículo lanzadera de un viaje colectivo; por ser la locomotora una fábrica de nubes; por ser capaz de describir curvas a pesar de su rigidez y, como ha apuntado el historiador François Béguin, porque el tren al circular hace el vacío alrededor de él⁸⁴, dinamiza el espacio, lo contrae, pulverizando y desintegrando todo lo que se cruza en su camino. Para ilustrar este fenómeno, Béguin acudió a las apreciaciones del viaje en tren de Paul Valéry en su *Le retour de Hollande* (1924): «[El tren] devora las cosas visibles, afecta a las cosas mentales, ataca brutalmente con su aspecto el rostro del mundo, manda al diablo matorrales, casas y regiones;



23. Paul Colin. Cartel para la fiesta «La noche del teatro en Luna Park», 1928.

⁸⁴ François Béguin. «Paysages vus du train. Littérature et géographie», *Revue d'Histoire des Chemins de fer: Arts et Chemins de fer*, num. 10-11, printemps-automne 1994, p. 37.

acuna a los árboles, atraviesa los arcos, supera los postes, dobla tras de sí las líneas que atraviesa: canales, surcos, caminos...»⁸⁵. Casualmente, este elenco de destrucciones del que el tren era capaz se enumeraba el mismo año de las maquinaciones y rayos invisibles surrealistas y en el momento álgido de la exaltación esprittnouvista del lirismo de la máquina. El viaje en tren para Valéry, como la experiencia de los días transcurridos en la Bauhaus para Lucia Moholy en las mismas fechas, era el espacio y el tiempo que iba de un escalofrío al siguiente.

Caminar y viajar por el vacío se entendieron como dos etapas más de las conquistas logradas por el arte al servicio de los ferrocarriles en esa segunda era maquinista. Es un hecho que las principales acciones y actualizaciones del arte y la arquitectura a lo largo de la década de 1920 en toda Europa consistieron en higienizar, despojar, desmaterializar, desornamentar, purificar, encalar, aligerar, pulir, adelgazar, unificar, estandarizar, normalizar, etc., los lugares en los que transcurría la vida, gracias a que el tren había seccionado la materia a su paso para hacer surgir el vacío redentor y catártico. Así pues, la imagen del desierto de Malevitch como paisaje del suprematismo cobraba significado; y el enunciado matemático de Lenin sobre la revolución también se consolidaba, pues el tren hacía el vacío mientras que los testigos materiales de la electricidad –los postes– marcaban sus márgenes. De modo que el tren y la electrificación de Rusia dieron lugar a una arquitectura espiritualizada en su sincretismo, la de las vías, que era invisible en su desarrollo y tan sólo se materializaba cuando el tren llegaba a las estaciones: fábrica, templo, museo.

Quien solicitaba el vacío, apelaba a la ingravidez y a la libre posibilidad de volar. Fue desde el cine donde se realizaron los prime-

⁸⁵ Paul Valéry. *Le retour de Hollande*, avec des gravures sur cuivre de Pierre Guastalla, París, Maurice Darantière, 1933 [1924], p. 14 «Il dévore toutes choses visibles, agite toutes choses mentales, attaque brutalement de sa masse la figure du mode, envoie au diable buissons, maisons, provinces; couche les arbres, perce les arches, expédie les poteaux, rabat rudement après soi les lignes qu'il traverse, canaux, sillons, chemins...».

ros experimentos antigravitatorios con seres vivos; y de todos los inventos y posibilidades cinematográficas, fueron los dibujos animados, planos e incorpóreos, los que ilustraron la ingravidez y el vuelo. Los dibujos animados hacían realidad lo impensable, pues en su reino todo se trastrocaba y no atendían a las leyes de la lógica del mundo de los hombres, sino a las de los acróbatas, a las del circo, tal y como ocurría en *Dumbo*, las imágenes del circo ambulante de Barnum o en las correrías de las ninfas de *La joie de vivre* de Gross y Hoppin. Era tal el anhelo de volar que ya las primeras películas acudieron a este tema para poner a prueba los datos y los experimentos de la ciencia. Cabe mencionar la película de Georges Mèlies: *Voyage à la Lune* (1904): aquí poco importaba que se vieran las huellas de los trucos de magia cinematográficos que posibilitaban que la nave viajase por el espacio y luego alunizara. En este caso, lo que prevalecía era el divertimento y la caricatura científico-aventurera que se pretendía publicitar. Que el público se riera al contemplar los nuevos y torpes comportamientos derivados de las novedades técnicas y científicas era señal de buen augurio sobre el futuro y la aceptación de dichas novedades, tal y como había quedado demostrado con el daguerrotipo, la fotografía, las montañas rusas en los parques de atracciones y los trenes.

6. Tras las lindes.

Continuando en este vertiginoso pero sutil proceso de eliminación del humo y los trenes de toda imagen u objeto artístico, Henri Cartier-Bresson realizó, en 1932, dos elocuentes fotografías sobre trenes pero sin ellos. Con estos ejemplos se retomaba la vía más inquietante del gusto decimonónico de mirar y escrutar para llegar a dominar el inexpugnable mundo ferroviario en cuanto lugar donde había nacido la mirada moderna. Esas dos fotografías las tomó antes de comprarse su primera cámara Leica, antes de fundar con Chim, George Rodger y Robert Capa la Agencia Magnum; pero sí, en cambio, después de haber terminado sus estudios de pintura en diversas escuelas francesas e inglesas, como por ejemplo la Academia de pin-

tura que André Lothe dirigía en París —en la calle de la Grande Chaumière y donde también impartía clases Fernand Lèger y Othon Friesz—. Allí habían acudido, a lo largo de los años veinte, otros artistas que como él comenzaron su carrera en el campo de la pintura y el dibujo pero que en seguida viraron hacia otras prácticas artísticas: Florence Henri, Germaine Krull, Alexander Calder y Anthony Gross, por ejemplo.

Railowsky. Detrás de la estación de Saint-Lazare y Quai Saint Bernard son las dos fotografías en cuestión que perpetúan, algunas décadas después, la melancolía decimonónica del ferrocarril y la eliminación de las huellas de su existencia. Sesenta años más tarde que Édouard Manet, Bresson acudió al mismo lugar donde el pintor había sentado a Victorine Meurent: a la linde de la estación de Saint-Lazare. En 1932 otros personajes de espaldas miraban las vías del tren; en las fotografías el protagonismo del humo del cuadro de Manet fue usurpado por el vacío. La prolongación de la mirada del fotógrafo gracias a la ortopedia del objetivo de la cámara chocaba con las espaldas anónimas de esos protagonistas sin nombres ni rostros. Ahí, unas miradas por otras se relevaban y hacían creer al espectador que acabaría viendo aquello que constituía el objeto de deleite y entretenimiento de los protagonistas: los trenes. Craso error que conducía a una doble decepción, pues qué mayor desazón que no ver lo que se espera ver. Cartier-Bresson quiso sacar partido del hecho de que las sensaciones y las emociones se potenciaban si se ocultaban o sutilmente se insinuaban a los sentidos; de ahí que resultara más inquietante sospechar el acercamiento y la proximidad de la locomotora humeante que verla tal cual es.

Que mirar pasar trenes en 1932 constituyera un motivo de entretenimiento podía parecer algo trasnochado, sobre todo cuando se llevaba conviviendo con esos mastodontes de hierro más de cien años y hacía quince que se había acabado la Gran Guerra, despliegue por excelencia de hierro y metralla en los campos de batalla. Pero si se consideraba al solitario personaje del fondo de *Railowsky* y a los

dos caminantes detenidos ante el pretil del *Quai de Saint Bernard* como personajes extraídos del París del último cuarto del siglo XIX —por su actitud, su indumentaria, su curiosidad, etc.—, nada debió extrañar, pues el anacronismo se concentraba en el triste sentimiento derivado de la victoria de la técnica sobre la naturaleza. Estas dos fotografías revelaban la apropiación de ciertos aspectos del espíritu decimonónico del hombre de ciudad y en ellas se actualizaba la sospecha hacia todo lo ferroviario que ya rezumaban los cuadros pintados por Édouard Manet y Gustave Caillebotte: *El ferrocarril* (1874) y *Sobre el puente de Europa* (1876c) respectivamente. El pasatiempos de mirar pasar trenes continuaba atrapando al hombre moderno: los trenes actuaban como ácidos mordientes, devoradores de sus propios desechos, gracias a su humeante «magia diabólica»⁸⁶. Setenta años después del ejemplo de Manet, el tren seguía demostrando la imposibilidad de ver y reconocer cuerpos a través de ese espeso velo informe y, por lo tanto, también de pintarlos. El tren significaba, en las fotografías también, la disolución y la imposibilidad de la pintura.



24. Henri Cartier-Bresson. *Quai Saint-Bernard*, 1932.

⁸⁶ Jehan de Villejean. «Romanticisme ferroviaire. 1830-1930», *Nord-Magazine* num. 1 janvier 1930, 3^e. année, p. 9.

Tanto en las dos fotografías como en los dos cuadros hay miradas y no hay trenes; o mejor, se sospechan las miradas tanto como los trenes. Eso no impedía que éstos se convirtieran en el protagonista de estas obras por su ausencia y por su reclamo. Su voluntaria o involuntaria ocultación fue la gran batalla que tuvieron que librar los ferrocarriles a lo largo del siglo XIX y que terminó en una dulce derrota en el cambio al XX. Los trenes se convirtieron en el emblema de toda una centuria; fueron la imagen de la audacia humana en el ámbito de la técnica moderna —del ingeniero, del burgués, del artista y del político indistintamente—. A cambio tuvieron que ceder su imagen y su presencia, como si de un pacto con el diablo se tratara, donde la vanidosa víctima entrega su imagen, su reflejo y sombra. Pensar en magia diabólica en relación con los ferrocarriles no era algo baladí. Al comprobar que los cuerpos y los objetos desaparecían en las estaciones tragados por espesas nubes, tal y como la pintura lo había reflejado en el último cuarto del siglo XIX, bien pudo pensarse que estos lugares eran inciertos y siniestros, pues los viajeros llegaban a los andenes, se subían a los trenes y desaparecían.

En Saint-Lazare situaron sus escenas Manet y Caillebotte, la primera de las estaciones parisinas y lugar clave durante la segunda mitad del siglo XIX para la industria ferroviaria, la economía nacional y la pintura. En sus cuadros la verja y el puente marcaban la linde física pero no visual de la estación; ahí colocaron a los actores, a quienes parece haber sido prohibido entrar en el reino del hierro y el carbón: el infierno. Allí es donde habitaba el diablo. Tanto la niña en el caso de Manet, el triste hombre de *Railowsky* y los burgueses de Caillebotte agarraban el último reducto del frío metal para contemplar el espectáculo de la fuerza y el domino de la energía. Ante los barrotes afrontaban la disyuntiva del ser humano y la mercancía; se encontraban en el límite de la ciudad con el caos, de la ruina con la construcción, de la ociosidad con el trabajo. El humo del carbón indicaba que allí tenían lugar los sacrificios del mundo moderno dedicados a la diabólica divinidad. El humo del tren creaba monstruos y estos pintores dieron cuenta de ello. Devorar y expulsar; y en este proceso de buli-

mia ferroviaria la imagen misma de la locomotora pagaba su canon. Con esa niña agarrada a los barrotes de una verja y unos paseantes inclinándose sobre el pretil del puente se inauguraba esta fascinación anímica por las despedidas y las llegadas de tristes trenes que ponían en marcha nuevos sentimientos acordes a las nuevas máquinas. El humo, el ajetreo de los viajeros, la emoción y el deseo de viajar aceleraban esa caída en el más triste de los pensamientos.

Railowsky era el acróbata de las estaciones que sobrevolaba vías y andenes dos años antes que los dibujos animados de Hoppin



25. Henri Cartier-Bresson. *Railowsky. Detrás de Saint-Lazare*, 1932.

y Gross. Cartier-Bresson debió jactarse en esa fotografía de haber tomado ese instante decisivo en el que las vías empezaban a desaparecer, ahogadas y ocultadas, antes de que el espejo acuático se quebrara y el orden hasta entonces normal de los acontecimientos se rompiera definitivamente. Esta fotografía ilustraba el destino del arte pretendido por las vanguardias: consumada la venta de la imagen del tren al diablo, los raíles se ahogaban porque ya no tenían razón de ser; en cambio, el fogueo continuaba su trayectoria saltando en el vacío para conquistar el aire. Ahí descansaba la espiral del *Monumento a la III Internacional* de Tatlin como trampolín y cuyas travieas ya Manet empezó a colocar cuando intuyó el arte devoraría los trenes, pues nada se veía a través de los barrotes de su estación de Saint-Lazare, salvo humo. Nada por aquí, nada por allá: magia diabólica. Como la que humorística y cruelmente descubrieron Cham y Bertall a propósito de ese cuadro de Manet: a uno y otro lado de la verja de la estación había lo mismo y nada, manifestaciones y síntomas de locura moderna y el principio del aniquilamiento de la integridad física y psíquica de los cuerpos.

Cartier-Bresson no sacudió del todo de sus fotografías las peyorativas connotaciones decimonónicas atribuidas a las locomotoras —bestias metálicas que hay que ver a distancia— y que la imaginación romántica bautizó con nombres fabulosos: «Dragón, Atlante, Júpiter le forjan una personalidad; tan pronto le exaltan sus virtudes como le otorgan los más perversos propósitos, los más viciosos instintos, cuando ella [la locomotora, la bestia apocalíptica], muy a nuestro pesar, se permite algunas peligrosas extravagancias»⁸⁷. A esto se añadía que sus burgueses del *Quai de Saint Bernard* aún vestían con el sombrero hongo y el abrigo corto como los grises paseantes de Caillebotte. Todos estos personajes se encontraban fuera de las estaciones y no han ido a celebrar los beneficios que la era del ferrocarril

⁸⁷ Jehan de Villejean. «Romanticisme ferroviaire. 1830-1930», cit., p. 9: «Dragon, Atlante, Jupiter lui forgent une personnalité; tantôt exaltant ses vertus, tantôt lui prêtant les plus noirs desseins, les plus vicieux instincts, quand elle [la locomotive, la bête apocalyptique] se permettra, hélas! quelques dangereuses incartades».

había abierto en la vida de los hombres, sino que, en el límite mismo de los templos del progreso, de esos maravillosos palacios y salas de baile, recelaban ya las consecuencias de esos derechos adquiridos: pagar el confort a cambio de ser tratado como un paquete, como aquellos que duermen junto a las vías en la fotografía del *Quai*:

«El hombre, paquete vivo, que los transportistas sacuden sin ningún tipo de escrúpulos, que los controladores despiertan sin piedad, que los bares-restaurantes y los camareros de las tascas emboscados en las principales estaciones envenenan y agasajan sin piedad, que todo un pueblo de parásitos y de enojados se pasaba de mano en mano, se convertirá, con el tiempo, en un animal sagrado, en un gato de Egipto. Todo el mundo estará de acuerdo en darle no solamente la velocidad, sino la calma, el sueño y el confort a cambio de su dinero»⁸⁸.

Con dinero se alimentaban las locomotoras, como bien caricaturizó Cham, y no sólo ellas, sino que también engordaba el lujo y el confort de los viajeros.

Gustave Courbet, a partir de lo que en su boca puso su amigo Étienne Baudry, entendía que para pintar de verdad, la verdadera pintura y la pintura de historia de su momento era preciso que el artista mantuviera el ojo abierto sobre el presente, es decir, que viera con los ojos y no con la nuca⁸⁹. En cambio, muchas nuca, más que ojos, se ven en estas cuatro obras; ojos, tan sólo los del fotógrafo y proyectados en las espaldas de sus anónimos protagonistas. Las miradas que se ofrecen son tristes: es triste la mirada de la lectora del cuadro de

⁸⁸ Edmond About. *De Pontoise à Stambul*, París, 1884, pp. 4-5, cit. en Maryse Angelier. *Voyage en train au temps des compagnies (1832-1937)*, París, Éditions La Vie du Rail, 1998, p. 387: «L'homme, colis vivant, que les entrepreneurs de transports secouent sans aucune scrupule, que les contrôleurs réveillent sans pitié, que les buffets et les gargotiers embusqués aux stations principales empoisonnaient et rançonnaient sans merci, que tout un peuple de parasites et de fâcheux se repassait de main en main, deviendra presque, avec le temps, un animal sacré, un chat d'Égypte. Tout le monde se mettra d'accord pour lui donner non seulement de la vitesse, mais du calme, du sommeil et du confort, en échange de son argent».

⁸⁹ Étienne Baudry. *Le camp des bourgeois*, cit., p. 283.

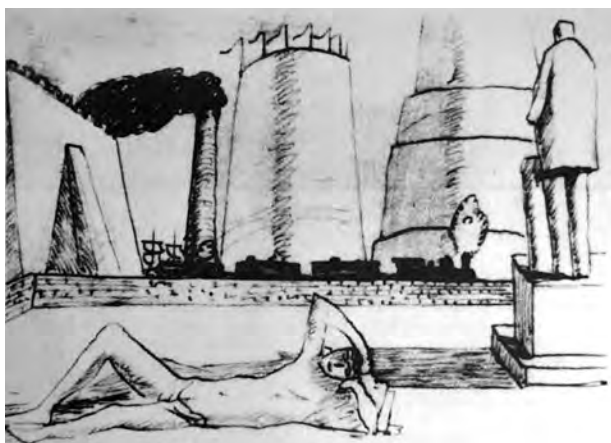
Manet, como tristes se pueden imaginar la de los aburridos y desocupados personajes masculinos de esta serie de imágenes. En sus espaldas detiene el espectador su viaje porque a sus ojos ha confiado el final; desde ese momento ya no habrá en el arte tragedia de los trenes sino deleites en el vacío. Hacia el vacío también se habían dirigido los trenes de las compañías los Chemins de fer du Nord y PLM, publicitados por Cassandre en sus carteles para el tren *Étoile du Nord* (1927) y los que ascendían por el Mont Blanc, como diseñó Geo Dorival en 1928. Ambos cartelistas coincidieron, como había hecho Tatlin, en traducir los raíles como rampa de despegue y aceleración. La presencia del vacío se hacía patente una vez desaparecido el humo y clavados los postes de la TSF (Télégraphie Sans Fils), que aseguraban la invisible comunicación y circulación de viajeros.

También en el caso de Giorgio de Chirico el tren no quedaba representado con su imagen, sino con la amenaza de su ausencia, con su extraño tránsito, con la suspensión de su naturaleza y con la falsificación de su respiración. Querer pintar un tren en marcha era detenerlo, y eso bien lo supo Giorgio de Chirico, que poco le importaban los asuntos de la velocidad pero sí, en cambio, en la década de 1910, las locomotoras. Él recuperó la máquina de vapor allí donde la dejaron los pintores del siglo XIX: supuestamente en las vías, entrando en la ciudad y manipulando su función de máquinas de fabricar nubes. Ya en París, a donde había llegado en el mes de julio 1911, enseguida fue conocido como el «pintor de trenes», así bautizado por Picasso⁹⁰. Definirse y lograr que le conocieran con este apelativo equivalía a hacerse valer como pintor del siglo XIX, aquel que aún se ocupaba de asuntos, de máquinas, de humo. En este sentido, Paolo Baldacci matizaba que Apollinaire no fue el primero en hablar de los cuadros de de Chirico, sino que fueron precisamente críticos conservadores e incluso reaccionarios –R. Allard, Adolphe Tarabaut, Louis Vauxcelles– quienes descubrieron al pintor⁹¹. Así fue como de Chirico se cons-

⁹⁰ Cit. en Jole de Sanna (ed.). *De Chirico. La metafísica del Mediterraneo*, Milán, Rizzoli, 1998, p. 68 y en Paolo Baldacci. *Giorgio de Chirico, 1888-1919. La métaphysique*, París, Flammarion, 1997, p. 161.

⁹¹ Paolo Baldacci. *Giorgio de Chirico, 1888-1919. La métaphysique*, cit., p. 163.

truyó su propia leyenda, del mismo modo que en 1929 escribió su biografía bajo el pseudónimo de Angelo Bardi⁹². Los trenes de de Chirico eran trenes tan dormidos como las Ariadnas que aparecen en algunos de sus cuadros: *La recompensa del adivino* (1913) o *Plaza de Italia* (1913). Dormidos, porque no se sabe si los cúmulos de vapor que aparecen sobre las chimeneas de las locomotoras eran nubes pesadas que caprichosamente se habían colocado justamente ahí o si realmente habían sido expulsadas por ellas. Si los impresionistas llenaron las calderas de las locomotoras con carbón para asegurarse un paisaje cargado de nubes, de Chirico invirtió el proceso y aproximó las nubes a sus trenes con la intención de hacer creer que circulaban. Sus trenes son el ejemplo de la movilidad inmovilizada y los fondos de sus cuadros, marcados por el muro que separa el mundo de los raíles del mundo vaciado, son un lugar contradictorio. Sus ciudades, asediadas por el sol de la tarde y el silencio que habita en sus arcadas, fueron, en opinión de Alain Jouffroy, depósitos de ausencias⁹³, enmarcadas arquitectónicamente con la escenografía de la ciudad metafísica.



26. Giorgio de Chirico. *Composición con monumentos, torres y chimeneas*, 1913.

⁹² Paolo Baldacci. *Giorgio de Chirico, 1888-1919. La métaphysique*, cit., p. 160.

⁹³ Cit. en Pierre Barucco. *Le fracas et le silence. Du futurisme à la métaphysique de De Chirico*, Marsella, Via Valeriano Éditions, 1993, p. 173.

Ese sospechoso humo se revela inquietante por el hecho de que el viento que azota al resto de elementos del cuadro no le afecta. La cuestión sería dilucidar de qué naturaleza era el viento, o de qué espeso gas estaban compuestas esas nubes:

«Beauté des longues cheminées rouges.
Fumée solide.
Un train siffle. Le mur.
Deux artichauts de fer me regardent»⁹⁴.

En sus cuadros metafísicos ni el humo ni las nubes se disolvían porque no había atmósfera en la que diluirse, no había aire; y bien reconoció años después el propio pintor el papel del aire en la pintura como agente vivificador de los hombres y las cosas:

«Todas las cosas en la tierra están envueltas de aire. Sin aire todo estaría muerto... El aire hace emerger las cosas, suaviza los contornos y, con el tiempo, intensifica su forma. El aire está por todas partes; debe ser pintado también en los cuadros. Pintar el aire es muy difícil. Pintar el aire significa dar una plasticidad, un volumen y una fuerza a la forma de las cosas tales que entre un objeto y otro se siente circular el aire y dichos objetos aparecen como suspendidos, inmóviles, pero vivos en el aire que se detiene, que se mueve, mientras que las cosas parecen quietas, inmovilizadas por efecto de magia, con sus límites...»⁹⁵.

⁹⁴ Giorgio de Chirico. «Mélancolie», en Maurizio Fagiolo dell'Arco (ed.). *Il meccanismo del pensiero*, Turín, Einaudi Editore, 1985, p. 30.

⁹⁵ Giorgio de Chirico. «Le nature morte» (*L'Illustrazione italiana*, 1942), en cat. *Vita silente. Giorgio de Chirico. Della metafisica al barocco*, Maurizio Fagiolo dell'Arco (ed.), Milán, Skira Editore, 1997, s. p.: «Tutto sul nostro pianeta è avvolto d'aria. Senza l'aria tutto sarebbe morte... L'aria fa emergere le cose, addolcisce i contorni e, nel tempo stesso, intensifica le loro forme. L'aria è ovunque, l'aria deve essere anche dipinta sulla tela. Dipingere l'aria è molto difficile. Dipingere l'aria significa dare una tale plasticità, un tal volume, una tale forza della forma alle cose, che tra un oggetto e l'altro si senta circolare l'aria e che gli oggetti appaiono come sospesi, immobili, ma *vivi*, nell'aria che si sposta, che si muove, mentre le cose sembrano *fermate*, immobilizzate come per effetto di magia, con la loro frontiera...».

En *Las delicias del poeta*, *La estación de Montparnasse*, *La siesta de Ariadna* y *La conquista del filósofo*, realizados entre 1913-1914, todas las banderas ondean en la misma dirección y las velas de los barcos se hinchán; pero ese mismo soplo de viento no interfiere en la dirección del supuesto humo, para no romper la abullonada nube blanca. Contrario a sus predecesores, la pintura ahí no se deshace sino que se contiene; y ésa fue la paradoja de las locomotoras dechiriquianas. En *La angustia de la partida* (1913-1914), *La incertidumbre del poeta* y en *El sueño transformado* (1913) las colas de humo de las locomotoras quedan apesadas por el marco mismo del cuadro, además de por los muros de contención y las arcadas que separan el fondo del espacio de la meditación, pues ya funcionaban ahí esos elementos constructivos y organizativos del espacio como la necesaria arquitectura sobre la que levantar la expresión metafísica de la composición. En su opinión, el pintor es un constructor que quiere dar cuerpo a un mundo, tal y como expuso en un artículo de 1921 sobre la importancia de la arquitectura en la construcción del cuadro.

En opinión de Vincenzo Trione, de Chirico, en estos cuadros de 1913-1914, creó espacios vacíos y serenos destinados a la meditación, espacios que había descrito Nietzsche en sus ensayos. Y, en palabras de Giovanni Lista⁹⁶, el pintor llevó a cabo una transfiguración



27. Giorgio de Chirico. *Plaza de Italia*, 1913.

mítica del espacio urbano. Es decir, que levantó lugares privados en medio de la ciudad, de manera que el humo y las nubes quedaban fuera de esos interiores silenciosos, de esos refugios urbanos. Según Trione, de Chirico pretendía que ahí se respirase una atmósfera interior, distante del ruido de los talleres o de la guerra⁹⁷, y por eso mismo altamente inquietante. En este sentido, la tarea que pudo acometer de Chirico fue depurar psicológica y metafísicamente *El ferrocarril* de Manet y detener así la disolución de la pintura. En el cuadro de la estación de Saint-Lazare se había llegado a la paradoja de si se trataba de una pintura de interior o de exterior; pero la presencia del humo era incuestionable porque el sistema ferroviario de organización y circulación así como los trenes mismos habían entrado de lleno en la vida del hombre y no se podía obviar dicha intromisión. De Chirico cambió las rejas por muros, con lo cual imposibilitaba ver qué ocurría en ese más allá, en la otra parte de la linde, en esa catástrofe, como él mismo la calificó en su breve escrito «Le chant de la gare»: «¿Qué Zeus distraído te ha olvidado en esta plaza tan cuadrada y tan amarilla, cerca de esta fuente tan cristalina y tan turbadora? Todas tus banderolas ondean a la vez bajo el vértigo luminoso. Detrás de los muros la vida continua como una catástrofe. ¿Qué te importa a ti todo eso?»⁹⁸. No hay ruedas ni bielas, las locomotoras son densa sombra negra de nítidos perfiles recortados, y al negar su movimiento, del mismo modo como también negaba el trabajo al pintar chimeneas de fábricas apagadas, fue como forzó la detención de la pintura y del tiempo.

La presencia de los trenes en los cuadros de de Chirico también se ha interpretado como una cuestión de deferencia y reconocimiento filial, pues su padre fue ingeniero y trabajó en el desarrollo de

⁹⁶ Giovanni Lista. *De Chirico et l'avant-garde*. Lausana, L'âge de l'homme, 1983, p. 15.

⁹⁷ Vincenzo Trione. *Atlanta metafisici. Giorgio de Chirico. Arte, architettura, critica*, Milán, Skira, 2005, p. 156.

⁹⁸ Giorgio de Chirico. «Le chant de la gare», en Maurizio Fagiolo dell'Arco (ed.). *Il meccanismo del pensiero*, cit., p. 33: «Quel Zeus distrait t'a oublié sur cette place si carrée et si jaune, près de ce jet d'eau si limpide et si troublant? Tous tes petits drapeaux claquent à la fois sous le vertige du ciel lumineux. Derrière des murs la vie roule comme une catastrophe. Que t'importe à toi tout cela?...».

los ferrocarriles griegos. En este sentido, y analizando esta cuestión desde el punto de vista claramente psicológico, para Pierre Barucco la imagen del tren en sus cuadros de 1913-1915 aludía a su padre por metonimia. Apuntaba que esos trenes partían, más que llegaban, y por lo tanto aludían a la relación de falta, separación y expiación del pintor con su padre⁹⁹. El muro de ladrillo que separa esos dos mundos de de Chirico, el físico y el metafísico, también ha sido interpretado como aquel muro que cerraba el jardín de su casa natal, en Volos, remitiéndose para ello a una descripción que hiciera su hermano Alberto Savinio en 1941: «A la derecha del jardín se abría un terreno cerrado por un muro rústico... Más allá del muro pasaba la vía del tren»¹⁰⁰. Ese lugar que queda detrás del cierre físico y visual de la pintura metafísica es el espacio donde los presagios podían cumplirse y desde donde los trenes ponían rumbo al país de los metafísicos.

7. Pintura mural, ornamento del tránsito.

Lienzos, paneles, carteles, anunios o pantallas de cine eran modos y soportes diferentes bajo los cuales se presentaron las normas de ordenamiento y control social desde el arte y de la mano de los artistas. De ahí la exaltación y defensa de la pintura mural y la pintura pública desde las filas de los cromáticos abstractos simultaneístas, los rusos constructivistas o los puristas entre los años veinte y treinta, cuyo punto álgido se alcanzó en 1934, año en el que Ozenfant abrió desde las páginas de *Cahiers d'Art* un concurso de pintura mural. Con este concurso quiso confirmar y normalizar lo que se venía realizando desde hacía más de veinte años:

«El arte mural podría convertirse en lo que siempre ha sido: un provocador del gran sentimiento colectivo...

⁹⁹ Pierre Barucco. *Le fracas et le silence. Du futurisme à la métaphysique de De Chirico*, cit., p. 165.

¹⁰⁰ Cit. en Paolo Baldacci. *Giorgio de Chirico, 1888-1919. La métaphysique*, cit., p. 26: «À droite du jardin s'ouvrait un terrain clos d'un mur rustique... au-delà du mur passait la voie du chemin de fer».

Una de las razones económicas que hacen que, en una época en la que se ha construido tanto y en la que se sigue construyendo tanto todavía, se ofrezcan tan pocos muros a los artistas, se debe a que los artistas, esperando encargos murales, han dejado de considerarse colaboradores del arquitecto, han perdido todo sentimiento artesanal, se han formado mentalidades de estrellas, y los mismos precios que ellos exigen los excluyen de entrada... Era así en las épocas en las que el arquitecto, el escultor y el pintor trabajaban de acuerdo. El objetivo del arte mural es de recrear esta relación y de orientar las búsquedas de los artistas hacia las artes que colaboran con la arquitectura»¹⁰¹.

Para Ozenfant, que también por entonces había participado en la *Encyclopédie Française* con el artículo «La peinture mural», ésta debía funcionar como agitador colectivo donde se dieran cita y colaborasen las tres grandes artes en favor de un arte militar. Sin abandonar su retórica aleccionadora acudió al leit motiv de las misiones del arte y a su función social; y tampoco fue el único. Desde Roma, y en ese mismo año 1934, el pintor Mario Sironi también dejó constancia de que el arte había perdido su función de ornato de las casas, ya no tenía cabida entre los muros; un arte pequeño le había arrebatado el puesto, tal y como Stendhal había juiciosamente apuntado cien años antes a propósito de la proliferación del mercado de estampas y grabados. Ya unos años antes, el propio Sironi había colaborado con sus artículos para *Il popolo d'Italia* en la cruzada contra el mal gusto, siguiendo en cierto modo la estela estética del duo Ozenfant-Le Corbusier en ese empeño por adoptar las maneras, las formas y el espíritu del nuevo orden en esa segunda era de la máquina¹⁰².

¹⁰¹ Ozenfant. «L'art mural», *Cahiers d'Art*, num. 9-10, 9^e. année, 1934, p. 274: «L'art mural pourrait redevenir ce qu'il a toujours été: un provocateur du haut sentiment collectif... L'une des raisons économiques qui font que, à une époque où l'on tant bâti et l'où bâtit encore tellement, si peu de murs se sont offerts aux artistes, c'est que les artistes, espérant des commandes murales, ont cessé de se considérer comme des collaborateurs de l'architecte, ont perdu tout sens artisanal, se sont fait des mentalités de vedettes, et que les prix auxquels ils prétendent les éliminent d'office... Il était ainsi aux époques où l'architecte, le sculpteur, le peintre travaillaient d'accord. Le but de l'Art mural est de recréer cette liaison. Et d'orienter les recherches des artistes vers les arts collaborant à l'architecture».

Sironi observaba que la pintura y la escultura estaban condicionadas por el tamaño de las viviendas, y que la arquitectura y las nuevas necesidades racionalistas del hombre eran quienes daban las normas y medidas de todo producto de consumo. Al final, terminó acusando a los defensores del racionalismo de fomentar una arquitectura sin arte¹⁰³. Si la arquitectura —doméstica— había excluido el arte, intentaron solventar el problema virando hacia la defensa del arte mural. Los propios artistas reivindicaron el arte mural como el arte verdaderamente misional y religioso, en tanto que lo consideraron la expresión artística con mayor vocación social. Si el arte no tenía razón de ser en las casas, éste encontró acomodo allí donde el hombre, en sus trayectos diarios por la ciudad —de la casa al trabajo y viceversa—, pudiera aprehender todavía sus mensajes:

«El arte se ha visto obligado a hacerse pequeño, material y espiritualmente, para encontrar su lugar en nuestras viviendas; este fenómeno deriva en algo personal, desprovisto de reminiscencias más amplias o generales... Todo el arte vuelve de nuevo irresistiblemente hacia los muros, hacia la piedra, para retomar “su función” espiritual que parecía ya perdida en este tortuoso laberinto de las exposiciones de pintura...»¹⁰⁴.

¹⁰² Mario Sironi. «Les initiatives du *Dopolavoro*. L'inauguration de l'exposition pour l'ameublement des logements populaires», *Il Popolo d'Italia* (9 ottobre 1928), en *L'art me semblait une chose si grande...*, cit., p. 57: «Il convient de continuer... cette “croisade” du bon goût, en chassant inexorablement de notre maison les mille objets qui ne présentent pas la moindre trace de charme et qui ne sont que le produit d'une industrie seulement préoccupée d'empocher les bénéfices et ignorante de nos exigences spirituelles les plus délicates».

¹⁰³ Mario Sironi. «Art ignoré», *La Revista illustrata del Popolo d'Italia* (marzo 1934), en *L'art me semblait une chose si grande...*, cit., p. 137.

¹⁰⁴ Mario Sironi. «Art ignoré», cit., pp. 135, 137: «L'art a été obligé de se faire petit, matériellement et spirituellement, pour trouver place dans nos appartements, devenant de ce fait, quelque chose de personnel, dépourvu d'échos plus vastes et généraux... Tout l'art se tourne à nouveau irrésistiblement vers les murs, vers la pierre, pour revenir à “sa fonction” spirituelle qui semblait désormais perdue dans ce labyrinthe tortueux des expositions de peinture...».

Si desde *Cahiers d'Art* abrían concursos de pintura mural, Sironi, unos meses antes, lanzó su propio manifiesto, en la línea dura de la propaganda y exaltando el arte mural precisamente por ser la pintura social por excelencia. Apareció en la revista *La Colonna*, en diciembre de 1933. Sironi en seguida vinculó el arte mural con la práctica artística que dio a luz al arte fascista, al que definió como la expresión plástica del espíritu fascista¹⁰⁵. En su discurso se mezclaban y se retroalimentaban el carácter social del arte mural y la función social y educativa del arte fascista, porque ambos factores estaban llamados a convertirse en la guía del pueblo y la representación en la que reconocerse: «En el Estado Fascista, el arte asume una función social, una función educativa. Ésta debe traducir la ética de nuestro tiempo. Debe dar una unidad de estilo y una amplitud de miras a la vida colectiva. De este modo, el arte volverá a ser lo que ha sido durante los períodos más gloriosos en el seno de las más grandes civilizaciones: un instrumento perfecto de dirección espiritual»¹⁰⁶.

No solamente en el discurso artístico de Mario Sironi se escuchaban términos relativos a misiones y funciones sociales del arte. El propio Mussolini, en 1926, en el discurso de apertura de la exposición del grupo Novecento, tras situar a los artistas al mismo nivel que los políticos en el estamento social, les pidió que abandonasen sus torres de marfil y se pusieran a trabajar para dar forma a la «arcilla del pueblo»¹⁰⁷. Se exigía un arte colectivo, donde los artistas, que debían enfrentarse a cuestiones de orden moral y espiritual, tenían que dejar de lado su egocentrismo y convertirse en artistas militantes¹⁰⁸, comprometidos. Dado que todo formaba parte de un programa político bien orquestado, el ministro de propaganda, el filósofo Giovanni

¹⁰⁶ Mario Sironi. «Manifeste de la peinture murale», cit., p. 130: «Dans l'État Fasciste, l'art assume une fonction sociale: une fonction éducative. Celle-ci doit traduire l'éthique de notre temps. Elle doit donner une unité de style et une grandeur de perspective à la vie collective. Ainsi, l'art redeviendra ce qu'il a été pendant les périodes les plus glorieuses et au sein des plus grandes civilisations: un parfait outil de direction spirituelle».

¹⁰⁷ Alain Bonfand. *L'ombre de la nuit. Essai sur la mélancolie et l'angoisse dans les œuvres de Mario Sironi et de Paul Klee entre 1933 et 1940*. Paris, La différence, 1993, p. 49.

¹⁰⁸ Mario Sironi. «Manifeste de la peinture murale», cit., p. 132.

Gentile, sentenció que el trabajo físico y el trabajo intelectual debían estar separados pero a su vez subordinados a las tareas con las que lograr el bien de la nación, y que correspondía a los artistas encarnar la voluntad colectiva y construir el estado moral propio de la Italia fascista¹⁰⁹.

Para Sironi, el fascismo no era sólo una forma de gobierno sino un estilo de vida¹¹⁰, del mismo modo que el purismo lo era para Le Corbusier o el suprematismo para Malevitch. Era en afirmaciones como éstas donde se revelaba la implicación política del artista de vanguardia, donde se percibía que la aceptación de la misión de representar el nuevo orden del mundo y enseñar a habitarlo no era un asunto de decoraciones palaciegas ni estucos dorados, sino que el arte debía ser político, militar, de barricadas y, por lo tanto, colectivo. La corriente de profetas curanderos e higienistas también recaló en Italia,



28. Kasimir Malevitch. Proyecto de decoración para el vestíbulo de la sede del Congreso de los comités de la pobreza, 1918.

¹⁰⁹ Alain Bonfand. *L'ombre de la nuit. Essai sur la mélancolie et l'angoisse dans les œuvres de Mario Sironi et de Paul Klee entre 1933 et 1940*, cit., p. 49.

¹¹⁰ Mario Sironi. «Manifeste de la peinture murale», cit., p. 130.

debido en gran medida a ese deseo de encontrar la expresión plástica moderna al fascismo y poder equipararse con las modernas naciones europeas. «El futurismo es un gran movimiento antifilosófico y anti-cultural.... Es un movimiento artístico e ideológico. Interviene en las luchas políticas precisamente en los momentos de gran peligro para la Nación»¹¹¹. El futurismo se puso al servicio de Italia y Marinetti a disposición de Benito Mussolini, tal y como el propio poeta afirmó cuando fundó en Milán, en el año 1919, la segunda *Associazione degli Arditi* y después en múltiples ocasiones durante las dos décadas siguientes. Carl Einstein, en este sentido, certificó que «la velocidad futurista fue la precursora de la energía del fascismo»¹¹², y no en balde el propio Mussolini había declarado que «la vida moderna está dominada por el movimiento y la celeridad»¹¹³. En el caso italiano, los trenes funcionaron como elemento de unión que posibilitó la prolongación de la ruidosa misión futurista en la grandilocuente política gestual del Duce, pues los ferrocarriles estuvieron siempre en la base de su discurso y fueron el instrumento con el que vertebró Italia.

«Las plazas públicas son nuestras paletas»¹¹⁴ era el eslogan del Ounovis, el grupo para la «Afirmación y fundamento de lo nuevo en arte», fundado en febrero de 1920 por Malevitch en el seno de la escuela de arte de Vitebsk, a la que había llegado invitado por El Lissitzsky a finales del verano de 1919. Desde el primer momento este grupo de trabajo fue contemplado como un laboratorio de ensayo y renovación de las tareas del arte. Allí no sólo experimentaban sus teorías artísticas desde el punto de vista pedagógico, sino que también intervinieron en la ciudad para transformarla en centro artístico de

¹¹¹ F. T. Marinetti, *Futurismo e Fascismo*, Foligno, R. Stabilimento Tipografico F. Campitelli, 1924, pp. 13, 16. «Il Futurismo è un grande movimento antifilosofico e anti-culturale d'idee intuiti...Il Futurismo è un movimento artistico e ideologico. Intervene nelle lotte politiche soltanto nelle ore di grave pericolo per la Nazione».

¹¹² Lilian Meffre, *Carl Einstein et la problématique des avant-gardes dans les arts plastiques*, cit., p. 68: «la vitesse futuriste est le précurseur de l'énergie fasciste».

¹¹³ Generale Enrico Monti, *Il primo secolo di vita delle ferrovie italiane. 1839-1939*, Firenze, Società Editrice Fiorentina, 1939-XVII, p. 121: «La vita moderna è dominata dal movimento e dalla celerità».

¹¹⁴ Claire Le Foll, *L'école artistique de Vitebsk (1897-1923): éveil et rayonnement autour de Pen, Chagall et Malevich*, cit., p. 139: «Les places publiques sont notre palette».

vanguardia. Ese eslogan cobró todo su sentido y ratificó la labor de este grupo en el testimonio que dejó el cineasta Sergei M. Eisenstein de su paso por Vitebsk en 1920, coincidiendo con la celebración del III Aniversario de la Revolución de octubre: «Las calles principales estaban cubiertas de blanco sobre el ladrillo rojo; y sobre el fondo blanco corrían en todos los sentidos círculos verdes, cuadrados rojos, rectángulos azules. Así era Vitebsk en 1920. Por sus muros de ladrillo había pasado el pincel de Kasimir Malevitch»¹¹⁵. La ciudad se convirtió en su gran lienzo supremático. Claro que, tampoco convendría olvidar la definición que de pintura mural circulaba por Rusia, dada por Alexandert Benois en su *Historia de la pintura* (1912) y recogida por Pável Florenski en su tratado *La perspectiva invertida* (1920-1921): «Un fresco no es una pintura mural con un tema, sino la visión de unos acontecimientos a través de una pared»¹¹⁶.

La pintura mural era, como la pantalla del cinematógrafo o los vagones del tren, el lugar donde la propaganda se hacía real, cobraba vida; el lugar donde se establecía la comunicación entre artistas y hombres gracias a su particular lenguaje universal. Fue directamente a las escuelas, a sus profesores y alumnos, a quienes encargaban la decoración de las ciudades para las fiestas públicas. Claire Le Foll ha apuntado que, en 1922, para festejar el quinto aniversario de la revolución, la celebración alcanzó un verdadero aspecto de desfile militar. Precisamente, crear el ejército universal de las nuevas artes era lo que defendió Malevitch en el primer número del Boletín del Comité Ejecutivo de la Escuela estatal de Arte de Moscú como el primer paso que debían dar los alumnos del grupo del Ounovis: «Vamos a crear un ejército mundial de las nuevas artes y derribaremos los obeliscos; en las maravillosas plazas rojas no hay lugar para ellos»¹¹⁷. En conse-

¹¹⁵ Claire Le Foll. *L'école artistique de Vitebsk (1897-1923): éveil et rayonnement autour de Pen, Chagall et Malevich*, cit., p. 122: «Les rues principales y étaient recouvertes de blanc sur la brique rouge. Et sur le fond blanc couraient en tous les sens des cercles verts, des carrés rouges, des rectangles bleus. C'est Vitebsk en 1920. Sur ses murs en briques est passé le pinceau de Kazimir Malevitch».

¹¹⁶ Pável Florenski. *La perspectiva invertida*, cit., p. 48.

¹¹⁷ Cit. cat. *Kasimir Malevich. Suprematism*, Mathew Drutt (ed.), cit, p. 241: «Let's us create a worldwide army of the new arts and we will overthrow the obelisk- there

cuencia, y tal y como se esperaba, la revolución, filtrada y extendida por los ferrocarriles, exigió la organización militar de los artistas para conformar hordas de soldados obreros pintores, cineastas y fotógrafos con el objetivo de dar noticias y enseñar los principios sobre los que se sustentaba la Rusia nueva.

La pintura mural, como las fachadas esculpidas o los programas pictóricos cual biblia de iletrados en la Edad Media, tal y como la concebía Cassandre¹¹⁸ en los mismos años, fue llamada a cumplir esa labor pedagógica para aleccionar a las masas. Ésa era la tarea que Malevitch había señalado como la propia de los artistas y con la que el arte, finalmente, se erigió en una manifestación social dirigida a la ciudadanía, como también defendía Léger. Incluso antes de llegar a Vitebsk, según recordaba Varvara Stepanova en su diario, Malevitch había pronosticado que desde ese momento ya no habría más necesidad de pintar, tan sólo de predicar, hacer propaganda¹¹⁹. En este contexto se entiende el título del artículo de Nikolai Taraboukine, crítico afín al productivismo: «El último cuadro ha sido pintado»¹²⁰, ya que después del *Cuadrado negro* (1919) de Alexander Rodchenko y el reconocimiento de la pintura no-objetiva, el arte, y la pintura en particular, recuperó su noción primigenia de máquina, por sus dimensiones y por su capacidad de actuación y generar reacciones diversas —sensoriales, corporales, estéticas, anímicas— sobre un público que era también productor. Los artistas soviéticos productivistas desarrollaron su tarea en el tránsito que iba del caballete a la máquina para desterrar la pintura y el arte de los interiores de las casas; desahuciaron el arte de los hogares burgueses en favor del disfrute —y aprendizaje—

is no place for them on the red [beautiful] squares».

¹¹⁸ Louis Chéronet. «L'affichage, idéogramme moderne», cit., p. 162.

¹¹⁹ Cit. en Elena Basner. «La pintura di Malevich nella collezione del Museo Statale Russo», cit., p. 47.

¹²⁰ Nikolai Taraboukine escribió este artículo el 20 de agosto de 1921 con motivo de la exposición « $5 \times 5 = 25$ » donde se reunían cinco obras de cinco artistas del denominado grupo productivista. La idea que del artista tenían los productivistas era muy similar a la defendida desde la Bauhaus alemana: el artista era a la vez un maestro de la técnica y de la profesión, el ingeniero artesano. Véase Nikolai Taraboukine. *Le dernier tableau. De chevalet à la machine. Pour une théorie de la peinture*, París, Éditions Champ Libre, 1980.

colectivo del arte. La idea de máquina pictórica retornó en Rusia a la de fiesta y manifestación pública en las calles, y sirvió para señalar los circuitos por donde el arte, en tanto que energía espiritual, debía fluir.

Justamente por el uso y el efecto de la pintura mural como máquina propagandística, Blaise Cendrars arengó, en 1927, a los pintores, a los poetas, a los industriales a que siguieran el ejemplo soviético y elevó la publicidad a la categoría de arte: «Lo que caracteriza a la publicidad mundial es su lirismo, y ahí es donde la publicidad se hace poesía... Sólo el poeta de hoy ha tomado conciencia de su época, es la conciencia de esta época. Por eso hago aquí una llamada a todos los poetas: Amigos, la publicidad es vuestro ámbito; habla vuestra lengua; materializa vuestra poética. Industriales, dejad que los poetas hagan vuestra publicidad, tal y como Moscú hace con su propaganda»¹²¹. Cendrars pensaba en la publicidad desde la persona de Casandre, pues fue él quien había logrado hacer con sus carteles y anuncios la pintura urbana que exigía la época de la producción y el consumo: «¿Habéis pensado en lo triste que serían las calles, las plazas, las estaciones, el metro, las salas de baile, los cines, el wagón-restaurante, los viajes, las carreteras, la naturaleza sin la multitud de carteles, sin las vitrinas, sin los carteles luminosos, sin los mensajes de los altavoces? ¿Y concebís la tristeza y la monotonía de las comidas y los vinos sin los menús polícromos y sin las bellas etiquetas?»¹²². Revelaba de este modo que para aquellos que elogiaban el lirismo de la

¹²¹ Blaise Cendrars. «Publicité=poésie» (février 1927), en *Aujourd'hui. 1917-1929. Suivi de Essais et réflexions. 1910-1916*, Paris, Denoël, 1987, p. 118: «Ce qui caractérise l'ensemble de la publicité mondiale est son lyrisme. Et ici la publicité touche à la poésie. ... seule le poète d'aujourd'hui a pris conscience de son époque, est la conscience de cette époque. C'est pourquoi je fais ici appel à tous les poètes: Amis, la publicité est votre domaine. Elle parle votre langue. Elle réalise votre poétique. Industriels, faites faire votre publicité par les poètes comme le fait Moscou pour sa propagande».

¹²² Blaise Cendrars. «Publicité=poésie» (février 1927), cit., p. 117: «Avez-vous déjà pensé à la tristesse que représenteraient les rues, les palces, les gares, le métro, les palaces, les dancings, les cinémas, le wagon-restaurant, les voyages, les routes pour automobiles, la nature, sans les innombrables affiches, sans les vitrines, sans les enseignes lumineuses, sans les boniments des haut-parleurs, et concevez-vous la tristesse et la monotonie des repas et des vins sans les menus polychromés et sans les belles étiquettes?».

máquina, las matemáticas y la precisión como factores artísticos, el único ornamento admitido, el ornamento de la vida cotidiana era la publicidad; el arte mayor ya no estaba en el interior de las casas, sino que se desplegaba por las calles y avenidas, estaba en los bares, en los trenes, etc., era envoltorio y no objetopreciado. En definitiva, la publicidad era el arte que había logrado contaminar, infiltrarse y extenderse a todos los rincones de la vida; era la manifestación artística que la oxigenaba, que la animaba y mantenía sensiblemente despierto al hombre que por ahí transitaba.

IX. Códigos de circulación.

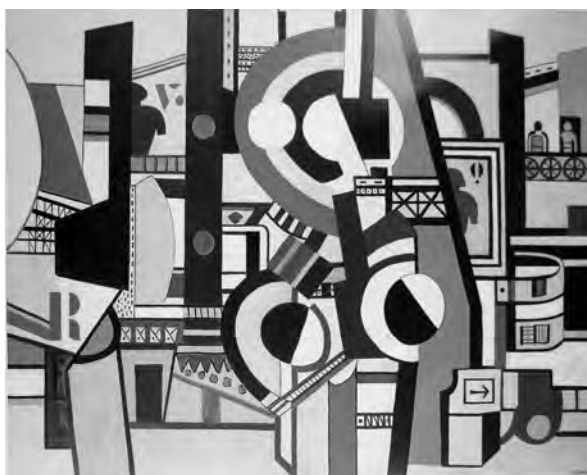
1. Paisajes simultáneos.

El poeta Blaise Cendrars, Fernand Léger y el matrimonio De-launay, con su simultaneísmo cromático también se propusieron la tarea de convertirse en guardagujas para accionar las palancas e interpretar los paneles diagramáticos de las vías de tren. Desde esa posición privilegiada, los artistas se convirtieron en las parcas en cuyas manos estaba el destino de la humanidad, pues con sus obras organizaban el ritmo de la vida moderna y su respiración, el flujo de la circulación de los trenes, las mercancías y los pasajeros y el despliegue del paisaje. Pero para poder decidir sus destinos, era imprescindible que pasaran trenes por las vías que les habían asignado, como bien lo señaló Franz Kafka en su diario: eran los trenes, el intercambio de ideas y experiencias, quienes daban razón de ser al trabajo del artista como guardagujas. En este sentido, el lenguaje artístico que configuraron no sólo se contaminó de iconos y señales de circulación, sino que constituyó realmente un código universal de circulación. Estos artistas lograron normalizar el arte abstracto al convertirlo en una lengua común y necesaria con la que garantizar el orden y la paz universal en las vías por donde circulaba la energía que alimentaba el mundo. Con este logro, los artistas se presentaron como los pacificadores y mantenedores de la paz conquistada gracias a la industria y la técnica; se convertían en vigilantes y operarios al pie de las vías y en las estaciones, las cuales constituían el sistema nervioso y linfático del planeta entendido como un organismo.

En ese momento, los artistas necesaria y voluntariamente se encargaron de formular los lenguajes universales y utilizarlos para dar cuenta de la naturaleza y del mundo ferrocarrilizado. Se abrieron tantas vías como lenguajes plásticos se utilizaron para recorrer el vasto planeta. Pero todos los artistas coincidieron en que, por estar el tren

en la base de su gramática, la velocidad, el movimiento y la circulación debían repercutir irremediabilmente en su vocabulario y en sus obras.

Fernand Léger, al igual que los Delaunay, se entregó pictóricamente a la señalización de las vías, las máquinas y los medios de transporte –tren y aviones fundamentalmente-. Sus cuadros y dibujos de señales de comienzos de los años diez se bautizaron con el nombre de «discos»; los de Sonia y Robert Delaunay, «prismas simultáneos». A este respecto, Arnaud Pierre ha analizado el trabajo de Léger de los «discos» desde el punto de vista de las señales de circulación en «Disques et sémaphores: le langage du signal chez Fernand Léger»¹. Al explorar estas vías, cabe preguntarse si el acompañamiento cromático-abstracto-simultaneísta que Sonia Delaunay creó para el texto de Cendrars: *Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France* (1913) remitía al desarrollo continuo de todas las señales ferroviarias y al paisaje que el joven poeta vio durante su viaje de Moscú a París a través de las ventanas del tren. De ser así, la *Prose du Transsibérien* fue algo más que el primer poema y el primer libro simultáneos y se debería



1. Fernand Léger. *Discos en la ciudad*, 1920-1921.

¹ Es el título de la conferencia que Arnaud Pierre dio en la jornada-seminario: «Le cubisme. Nouvelles approches», organizada por el Département d'Histoire de l'Art de l'Université Pierre Mendès-Grenoble II et le CRHIPA, y que tuvo lugar el 5 abril 2006. El artículo permanece inédito y no se ha publicado hasta el momento.

mencionar como uno de los ejemplos que pusieron de manifiesto que el arte y los ferrocarriles habían logrado regirse por las mismas normas formales y funcionales en tanto que vehículos y transmisores de personas, cosas y mensajes y creadores de maneras diferentes de aprehender la naturaleza. A lo largo de ese extenso poema, la cadencia de los versos y sus rimas se atienen a las pausas y a los cambios de velocidad que las señales les dictaban desde el otro lado de las ventanas.

El poema de Cendrars se empezó a gestar mucho antes del mes de febrero de 1913, que es cuando al parecer empezaba a adoptar su forma definitiva². En el año 1900 la familia Sauser, verdadero apellido del poeta, viajó a París para visitar la Exposición Universal. En la biografía de Blaise Cendrars, escrita por su hija, se lee: «[Hacia 1900] El tema de mayor interés sobre el cual versaban todas las conversaciones, en las comidas, en las casas, entre compañeros, el tema de los artículos, de los reportajes, de las revistas y de los periódicos de novedades, ya fueran alemanes o franceses, es la construcción del Transiberiano»³. Rusia presentó en esa exposición, escaparate de las últimas novedades técnicas e industriales, su estudio y proyecto de construcción del Transiberiano: una línea férrea que uniría Moscú con Vladivostok, que atravesaba por lo tanto el extenso país con el fin de establecer a su vez un hilo conductor con París a través del Orient-Express. Este tren actualizó el imaginario de todos los lectores de las novelas de Julio Verne, ya que sus invenciones resultaron posibles. Así, tras la presentación del proyecto del Transiberiano, el 25 de mayo de 1901 el periódico *L'Illustration* publicó un artículo titulado «Le tour du monde en 1901». La primera frase de este artículo confirmaba el éxito de la Exposición Universal:

² Véase Antoine Sidote. «Génèse et dossier d'une polémique. La Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France. Blaise Cendrars-Sonia Delaunay. Novembre-décembre 1912 – Juin 1914», *Archives Blaise Cendrars*, num 4, París, Lettres Modernes, 1987, pp. 8-160.

³ Miriam Cendrars. *Blaise Cendrars*, París, Ballant, 1984, p. 73: «... La grand affaire sur laquelle roulent les conversations à table, à maison, les discussions entre copains en récréation, le grand sujet des articles de fond, des reportages ou des nouvelles à sensation des journaux et des magazines, qu'ils soient de langue allemande ou française, c'est la construction du Transsibérien».

«El viaje alrededor del mundo está a la moda. Los “corre-mundos” se apresuran a batir nuevos récords superando no sólo los ochenta días de Julio Verne, sino incluso todos los itinerarios seguidos hasta hoy... Conocemos este tren: ha sido presentado en la Exposición Universal. Es muy cómodo y además tiene la ventaja de evitar las molestias de las correspondencias de los trenes ordinarios. Se compone de dos grandes vagones con pasillo: uno de primera clase y otro de segunda; un vagón restaurante con sala para fumar provisto de una biblioteca y un vagón para el equipaje, en donde un compartimento especial acoge la dinamo que asegura la iluminación eléctrica de tren»⁴.

La recreación virtual del Transiberiano en el pabellón de Rusia despertó la curiosidad de los visitantes; los Sauser también se montaron en los ficticios vagones del que prometían iba a ser el tren más largo de Europa:

«...coches-camas, vagón-salón, vagón-comedor. El lujo de la decoración es maravilloso. Molduras, cristales, volutas floridas, espesas cortinas. La familia Sauser se sentó en una mesa sobre sillones de terciopelo rojo. Un camarero con sombrero de astracán y blusa rusa bordada y recogida con un cinturón trae una bandeja de zakouskis. Un enorme samovar de cobre dorado calienta el agua para el té. Por la ventana, ¡oh sorpresa! Freddy ve desfilar un paisaje: estepas, ríos, bosques, moujiks, grupos de trabajadores sobre las vías férreas y los puentes en construcción. El efecto es completo: simulando el movimiento del tren, la tela pintada se desenrolla. Al final del viaje aparece un chino vestido

⁴ G. Cerebald. «Le tour du monde en 1901», *L'Illustration*, 25 mai 1901, num. 3039, p. 335: «Le voyage autour du monde est à la mode. Des “globe-trotters” s’apprêtent à établir de nouveaux records battant non seulement les Quatre-vingt tours de Jules Verne mais encore tous les itinéraires suivis jusqu’à présent... Nous connaissons ce train: c’est celui qui a figuré à l’Exposition universelle. Il est très confortable et il a de plus l’avantage de éviter les ennuis de correspondance des trains ordinaires. Il comprend deux grands wagons à couloir, un de première et un de seconde, un wagon-restaurant avec fumoir pourvu d’une bibliothèque et un fourgon à bagages dans lequel un compartiment spécial renferme la dynamo assurant l’éclairage électrique du train».

con un traje de seda brillante estampada con dragones. ¡Pekín! Todo el mundo descende»⁵.

Desde ese momento el futuro de Frédéric Sauser fue el de Blaise Cendrars y sus ojos las ventanas del Transiberiano. Poco tiempo después, en 1905, recorrió en persona la real línea férrea que unía París con Manchuria; su primer trabajo como ayudante de joyero le exigió trasladarse a San Petersburgo y posteriormente viajó a Moscú. Durante dos años aprendió la lengua, la cultura y se involucró en los problemas políticos del país. Tras un periplo creativo y de penurias económicas que le llevó a París, Bélgica, Zúrich y Nueva York, volvió a la capital francesa en 1912. En seguida frecuentó y se mezcló con los artistas y escritores que empezaban a despuntar como vanguardia cultural y artística. Dado que no lograba interesar con sus poemas a ninguna editorial ni periódico, se lanzó a la aventura editorial junto con dos amigos y fundaron, en 1912, la *Édition des Hommes Nouveaux*. En ese mismo año conoció a Robert Delaunay y a su compañera Sonia Terck, amigos a su vez de Guillaume Apollinaire. La primera colaboración artística entre Cendrars y Sonia Delaunay fue la ilustración simultaneísta del libro de poemas *Pâques à New York* (1913). De una manera casi instintiva, y dejándose llevar por el libre ritmo de los versos, Sonia les añadió color e hizo del libro un objeto digno de su contenido: «Con un trozo de ante, hojas de papel de colores, tijeras y pegamento en las manos empezó a leer lentamente el poema y, a cada estrofa, esperaba que los colores le evocaran un mismo lenguaje»⁶. Ése era el estado poético que Sonia alcanzaba cuando real-

⁵ Miriam Cendrars. *Blaise Cendrars*, cit., p. 73: «...voitures-lits, voiture-salon, wagon restaurant. Le luxe du décor est éblouissant. Boiseries, cristaux, volutes fleuris, lourds rideaux et passementeries. La famille Sausier s'assied à une table sur des sièges en peluche rouge. Un serviteur en toque de astrakan et blouse bordée et ceinturée apporte un plat de zakouskis. Un énorme samovar en cuivre doré chauffe l'eau du thé. Par la fenêtre, ô surprise! Freddy voit défiler un paysage: steppes, fleuves, forêts, moujiks, équipes de travailleurs sur les voies ferrées et les ponts en construction. L'effet est saisissant: simulant le mouvement du train, la toile peinte se déroule...et à la fin du voyage apparaît un Chinois en robe de soie brillante ornée de dragons: "Pekin!". Tout le monde descend!...».

⁶ Miriam Cendrars. *Blaise Cendrars*, cit., p. 247: «...quelques centimètres de peau de daim et des feuilles de papier de couleur et tout cela, avec les ciseaux et la colle elle

zaba plásticamente una composición poética; impulso que nacía a partir de la relación íntima y sensorial que podía llegar a mantener tanto con el texto como con su autor⁷.

Cendrars acudía cada vez con mayor asiduidad a casa de los Delaunay. Las charlas giraban en torno al poema en el que estaba trabajando: *Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France*, la versificación del viaje de Frédéric Sauser. El resultado fue un poema compuesto por 445 versos enlazados a ritmo del tren, de los ruidos de las puertas, de los ejes chirriando sobre los raíles congelados, del silbido de las locomotoras expulsando el vapor junto con los humos



2. Blaise Cendrars y Sonia Delaunay. *Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France*, 1913.

lit lentamente le poème et à chaque strophe elle attend que les couleurs évoquent en elle le même langage...».

⁷ Robert Delaunay. «Sonia Delaunay-Terck (1938)», en *Du cubisme à l'art abstrait* (ed. Pierre Francastel), París, École Pratique des Hautes-Études, 1957, p. 203.

y los olores que recreaban el viaje hacia París. Sonia Delaunay le propuso a Blaise trabajar desde el principio en común para crear un objeto artístico nuevo: «Yo era rusa, venía de San Petersburgo y Cendrars había estado allí. El poema relata un viaje en el Transiberiano y nosotros creamos desde la más pura espontaneidad. Estábamos en plena modernidad; la velocidad era el origen de todo»⁸. Así confeccionaron el primer libro simultáneo, cuyo «simultaneísmo descansa en *su presentación* simultánea y no ilustrativa. *Los contrastes simultáneos de los colores y el texto* forman *profundidades y movimientos* que son *la nueva inspiración*»⁹, tal y como ellos mismos lo definieron.

Al tratarse de la rememoración y la interpretación de un viaje de adolescente, lograron transmitir la lejanía en el tiempo y en el espacio al editar el poema con un formato de libro desplegable vertical, equiparándolo a una narración visual característica de los libros orientales y a los leporellos, como el de Don Juan, que recogía la interminable lista de sus conquistas amorosas:

«Era una hoja de 2 x 0.36 metros que debía verse y leerse verticalmente, en sentido longitudinal. Por esta razón la obra era un verdadero cuadro que se podía evidentemente suspender. Pero también era un libro en el sentido que se podía reducir al tamaño de un simple volumen; tomaba entonces el aspecto de un desplegable a la china, equivalente a esos mapas de carreteras. En la parte superior, en el lado derecho, se trazó un rectángulo que ocupaba la mitad del ancho de la hoja, sobre un fondo coloreado. La mitad superior de este rectángulo presentaba el itinerario del

⁸ Cit. en Antoine Sidoti. «Génèse et dossier d'une polémique. La Prosse du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France. Blaise Cendrars-Sonia Delaunay. Novembre-décembre 1912 – Juin 1914», cit., p. 18: «J'étais russe. Je venais de Saint-Petersbourg. Cendrars y avait été. Le sujet du poème relate un voyage sur le transsibérien, et nous créons dans la plus pure spontanéité. Nous étions en plein modernité, la vitesse, qui était la naissance de tout».

⁹ Blaise Cendrars. «Lettre de Blaise Cendrars et Sonia Delaunay-Terck à André Salmon (Paris, le 12 octobre 1913), en *Inédits secrets*, Paris, Éditions Denoël, 1969, p. 364: «Le Simultanisme de ce livre est dans sa présentation simultanée et non illustrative. *Les contrastes simultanés des couleurs et le texte* forment *des profondeurs et des mouvements* qui sont *l'inspiration nouvelle*».

Transiberiano: verdadero *mapa geográfico* que debía permitir el lector seguir, al hilo del texto, la progresión del viaje desde Moscú hasta Kharbina, “la última estación”¹⁰.

Una vez más eran los trenes quienes organizaban la geografía de los países y los continentes¹¹. El relato del viaje se centraba precisamente en el paisaje que apareció a través de las ventanas o el mundo imaginario que aquél evocaba. Desde su vagón, Blaise vio la naturaleza desaparecer y desmaterializarse para dar paso a una nada fría y desierta:

«Pas de nature!
Et derrière, les plaines sibériennes le ciel bas et les
grandes ombres des
Taciturnes
qui montent et qui descendent»¹².

Si el nuevo paisaje era la nada, lo que Sonia Delaunay recreó fue, por lo tanto, el ritmo de esa nada orquestado por las señales de tráfico ferroviario. En este viaje nocturno el poeta percibió unas sombras que en el ámbito pictórico resultaban familiares. Eran aquellas que pintó Umberto Boccioni en su serie *Estados de ánimo II* (1911): *Los adioses*, *Los que parten*, *Los que se quedan*¹³, obras que tienen como

¹⁰ Antoine Sidoti. «Génèse et dossier d’une polémique. La Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France. Blaise Cendrars-Sonia Delaunay. Novembre-décembre 1912 – Juin 1914», cit., p. 26: «C’était une feuille de 2 mètres sur 0.36 mètres qui devait se voir et se lire verticalement, dans le sens de la longueur. Pour cette raison, l’œuvre était un véritable tableau que l’on pouvait évidemment suspendre. Mais cela était aussi un livre dans la mesure où on pouvait le réduire à la manière d’un simple volume: il prenait alors la forme d’un pliage à la chinoise semblable à celui des cartes routiers. La partie haute présentait, du côté droit, un rectangle qui occupait la moitié de la largeur de la feuille, sur fond coloré. La moitié supérieure de ce rectangle présentait l’itinéraire de la transsibérienne: véritable *carte géographique* qui devait permettre au lecteur de suivre, au fil du texte, la progression du voyage depuis Moscou jusqu’à Kharbine, “la dernière station”».

¹¹ Del mismo modo que el trayecto del Transiberiano diseñó el mapa geográfico de Asia, así la Ferrovie dello Stato italiana llegó a decir, muchos años más tarde, que «La nostra STORIA ha fatto la GEOGRAFIA dell’Italia».

¹² Blaise Cendrars. «Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France», en *Du monde entier au cœur du monde*, Paris, Denöel, 1987, p. 41.

escenario una estación y un vagón de tren en particular: el número 6943. En definitiva, ambos ejemplos aludían a espacios de viajes tristes para gente melancólica, lo que ponía de manifiesto que en la década de 1910, el viaje en ferrocarril desde el punto de vista artístico y literario había sobrepasado los límites de la novedad y el entusiasmo por el progreso y algunos poetas y pintores los aprehendieron como una experiencia principalmente sensorial, motriz y espiritual. Esta apreciación también la hizo suya Édouard Beaufils, que en 1907 escribió un poema titulado *L'invitation au voyage*, con innegable regusto baudelaireano sobre el paraíso prometido. En sus versos perduraba el sentimiento decimonónico de melancólica queja y añoranza del tren propio entre los poetas del siglo anterior. Al transmutar el tren de medio de transporte a espacio que revitalizaba y despertaba las emociones de tristeza y desánimo, el ferrocarril no moría ni desaparecía, sino que sobrevivía por su acción psicológica sobre los viajeros, que eran también artistas y poetas. El tren se había convertido en máquina de crear estados del espíritu, anímicos, emocionales o morales:

«Non, poète! Partir n'est pas mourir un peu!
 C'est le désir qui bout dans les âmes de feu.
 Non! Partir, ce n'est pas mourir un peu, c'est vivre!
 Il s'enchaîne, qui reste, et qui part se délivre
 Demeurer au logis, inerte, c'est nier
 L'espace et devenir pareil au prisonnier
 Qui se complâit dans la cellule coutumière,
 L'habitude ayant clos ses yeux à la lumière.
 Mais nous autres, épris du ciel et des rayons,
 Qui voulons voir et voulons vivre, appareillons!

À toute heure halète et frémit et trépide
 Sous la voûte d'acier des gares un rapide.
 Après le Louvre où dort la Victoire qui vint
 De Samothrace, après Notre-Dame qu'en vain

¹³ Una de las primeras críticas de estas obras de Umberto Boccioni la constituye el artículo de Guillaume Apollinaire publicado en *Mercure de France* (16 de noviembre de 1911). Ahí reproducía la entrevista que había tenido con Boccioni y Gino Severino pocos días antes. Los cuadros de esta serie de *Stati di animo II* formaron parte de la exposición futurista que se celebró en París en la primavera de 1912, y es muy probable que Cendrars visitara dicha muestra.

Le temps mord, impuissant sur ses milliers de guivres,
 Est-il rien de plus beau, sous la flamme des cuivres
 Et l'éclat brusque des manettes de nickel
 Que ce monstre fumant, soufflant, devant lequel
 Fondent comme neige au soleil les perspectives,
 Est-il rien de plus beau que les locomotives?
 Élégants et massifs à la fois, s'allongeant
 En files souples sur les rails, chemins d'argent,
 Ils son là, les vertigineux et les terribles
 Express, flèches de fer et de feu dont les cibles,
 Au-delà des forêts, des laines et des monts,
 Jalonent ces Édens qu'en rêve nous aimons¹⁴.



3. Umberto Boccioni. *Estados de ánimo II. Los que parten*. Dibujo preparatorio, 1911.

Se observa que en esa serie de Boccioni o en *Joven hombre triste en un tren* (1912) de Marcel Duchamp, la recreación del viaje en tren se convertía en la expresión de un desasosiego emocional y personal ocasionado por la toma de conciencia del proceso de desintegración al que se veía abocado el hombre y la naturaleza como consecuencia de la mecanización, la ferrocarrilización y la electrificación de la vida,

¹⁴ Édouard Beaufils. «L'invitation au voyage», *Italiam... Italiam* (1907), en Jean-Paul Caracalla (ed.). *Petite anthologie de la poésie ferroviaire*, cit., pp. 67-68.

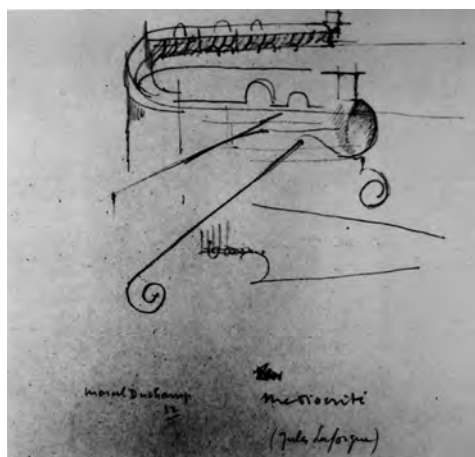
por su reactivación física y emocional. En esos cuadros, y en especial en el de Duchamp, no había exaltación de la máquina sino la mediocre monotonía monocromática que producía el hábito del viaje y el sometimiento al hipnótico balanceo en el tiempo y el espacio. La palabra mediocridad no surge caprichosamente, sino que el propio pintor la escribió en un dibujo a lápiz de una locomotora que realizó ese mismo año 1912, y que aludía al título de un poema de Jules Laforgue titulado *Médiocrité*. Quizá pretendía equiparar a los somnolientos viajeros de los trenes regionales —que eran los que él utilizaba para ir de París a Rouen— con aquellos hombres descritos por Laforgue, que vivían sin pena ni gloria y apenas dejaban huellas de su paso por la tierra¹⁵. Por otro lado, la tristeza del poema de Cendrars anunciaba las estaciones y los minutos por los que tenía que atravesar el arte hasta llegar a esa abstracción necesaria del paisaje. También constató que, metidos en los vagones, el tiempo y el espacio se regían por otras medidas, abstractas, universales y constantes:

«Et cette nuit est pareille à cent mille autres quand un
train file dans la nuit...
Et de toutes les heures du monde elle n'en a pas gobé
une seule
Tous les visages entrevus dans les gares
Toutes les horloges
L'heure de Paris l'heure de Berlin l'heure de Saint-Pé-
tersbourg et l'heure de
toutes les gares...
Et l'avance perpétuelle du train
Tous les matins on met les montres à l'heure
Le train avance et le soleil retarde...»¹⁶.

¹⁵ Jules Laforgue. «Médiocrité», *Œuvres complètes*, París, Société Mercure de France 1903, p. : «[...] Ses fils, blêmes, fiévreux, sous le fouet des labeurs, / Marchent, insoucieux de l'immense mystère, / Et quand ils voient passer un des leurs qu'on enterre, / Saluent, et ne sont pas hérisés de stupeurs. / La plupart vit et meurt sans soupçonner l'histoire / Du globe, sa misère en l'éternelle gloire, / Sa future agonie au soleil moribond [...]».

¹⁶ Blaise Cendrars. «Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France», cit., pp. 42 y 45.

El momento en el que se elaboró la *Prose du Transsibérien* el matrimonio Delaunay preconizaba un arte fruto de la percepción y la representación sintética de la naturaleza, ya fuera mediante la escritura o mediante la pintura, como lo demostraban en esa obra tanto Blaise Cendrars como Sonia Delaunay. Ésta no se propuso ilustrar sin más el poema; lo que pretendió fue establecer una red cromática que amplificara los valores rítmicos y sensoriales que el poema evocaba y dictaba por la pura inspiración. El objetivo era que tanto la parte escrita como la pintada tuvieran un único y el mismo contenido y fueran apreciados de manera simultánea. Esta obra constituía además un ejemplo de la teoría de Robert Delaunay sobre la síntesis de concepción-ejecución de la obra de arte respecto a la naturaleza representada: «Para crear realmente una expresión nueva hacen falta medios completamente nuevos...»¹⁷. La obra de Cendrars y de Sonia Delaunay se encuadró dentro del panorama de renovación de las artes visuales de las vanguardias, sus medios de trabajo y sus vías de inspiración y se insertaba cronológicamente en el momento en el que se empezaba a teorizar sobre el advenimiento necesario del arte abstracto y los diferentes caminos aptos para ello¹⁸.



4. Marcel Duchamp. *Mediocrity*, 1912.

¹⁷ Robert Delaunay. «Constructionisme et Néo-clasicisme (c. 1924)», en *Du cubisme à l'art abstrait*, cit., p. 57: «Pour faire créer une expression nouvelle, il faut des moyens complètement nouveaux».

Las formas circulares que jalonaron el poema del Transiberiano, los contrastes simultáneos, fueron las soluciones formales y teóricas que los Delaunay habían hallado tras sus experimentos plásticos con la luz y el color. Aquél era a su vez un término científico tomado de la *Teoría de los colores* de Chevreul que ejemplificaron en sus respectivos trabajos: *La Torre Eiffel* (1912), *El equipo de Cardiff* (1913), de él; y los *Prismas eléctricos* (1913), de ella. Pero esos contrastes, esos discos cromáticos que sintetizaban las formas mecánicas de los tiempos nuevos: aeroplanos, la Torre Eiffel o la Gran Rueda de la Exposición de 1900, asumieron también la tarea de dirigir el tráfico aéreo y ferroviario de esos años, desde la tierra y desde el cielo, como carteles, señales o anuncios. Además, la colaboración entre Cendrars y los Delaunay, por hundir sus raíces en las lecciones ferroviarias e in-



5. Robert Delaunay. *Formas circulares. Sol*, num. 2, 1913.

¹⁸ En diciembre de 1911 se publicó en Berlín *De lo espiritual en el arte*, de Vassily Kandisky. En 1912, en París, aparecieron *Sobre el cubismo*, de Albert Gleizes y Jean Metzinger y *Meditaciones estéticas. Los pintores cubistas* de Guillaume Apollinaire.

dustriales del siglo XIX y por considerar el viaje ferroviario desde la experiencia y el estado anímico del viajero, reveló el destino espiritual del arte. Y fue el mismo poeta quien así lo constató al afirmar que el «simultaneísmo era un trabajo puramente pictórico que corresponde a un estado de sensibilidad que se opone a toda vuelta en arte a la imitación de la naturaleza o de los estilos»¹⁹.

Los Delaunay abrieron un camino hacia la abstracción al conceder la mayor importancia al color y reducir la naturaleza a su máxima expresión cromática y su mínima referencia formal. Fue entonces cuando Robert Delaunay citó las palabras de Cézanne: «... La forma está en su plenitud cuando el color encuentra su apogeo de saturación...»²⁰, ya que la visión desde el tren les enseñaba que los cuerpos perdían sus límites de contención corporal y quedaban tan sólo como manchas cromáticas en proceso de desintegración. Además, apostaron por la eliminación del uso tradicional de la perspectiva, omitieron las sombras y las degradaciones lumínicas en sus obras: «... Lograr un volumen obtenido por la cualidad y el conjunto de los colores, sin incluir elementos de claro-oscuro, sino tan sólo por la intervención directa de las relaciones simultáneas de los colores... ésa es la tarea que corresponde al arte nuevo, al arte expresivo del color y puede servir como guía y base para el estudio de nuestra época...»²¹. Esta pintura será puramente cromática y ahí el color, por sus juegos, sus rupturas y sus contrastes, constituyó el esqueleto y la masa rítmica de las obras. Delaunay, el hereje del cubismo, tal y como lo bautizó Apollinaire, fue de los primeros en la vanguardia que concedieron al color un papel constructivo.

¹⁹ Blaise Cendrars. «Simultaneity (1924) », en Arthur Cohen (ed). *The New Art of Color. The writings of Robert and Sonia Delaunay*, Nueva York, The Viking Press, 1978, pp. 178-179.

²⁰ Robert Delaunay. «Construction et Néo-Clasicisme (c. 1924)», cit., p. 58: «la forme est à sa plénitude quand le couleur est à son apogée de saturation».

²¹ Delaunay, Robert. «Construction et Néo-Clasicisme (c. 1924)», cit., p. 58: «un volumen obtenu par la qualité et l'ensemble des couleurs, même sans éléments de clari-obscur, par l'intervention directe des rapports simultanées des couleurs, correspond à l'art nouveau, l'art expressive de la couleur, et peut servir de guide, de base, pour l'étude de notre époque».

Pero no sólo los contrastes cromáticos simultáneos conducían al arte abstracto; también el poema estaba llamado a renovar el lenguaje y la expresión artística. El tren que subyacía en la sucesión de los versos de la *Prose du Transsibérien* enseñaba a ver la realidad de una manera distinta y su ritmo hacía mella en el hombre y en el artista de comienzos del siglo XX. «¿Dónde está la naturaleza? Ya no hay naturaleza»²², se quejaba Benjamin Gastineau en *La vie en chemins de fer* (1861) al reflexionar sobre la repercusión del ferrocarril en la transformación del paisaje en la segunda mitad del siglo XIX. Gastineau, como señaló Clément Chéroux, fue uno de los primeros escritores que consideraron el tren desde el punto de vista del nuevo modo de ver: fragmentado y en continuidad, percibiendo así una nueva realidad. Si Jules Claretie afirmó que las ventanas de los vagones funcionaban como máquinas de enmarcar y pintar cuadros; para Gastineau, en cambio, esas ventanas se habían transformado en máquinas fotográficas a cuyos cristales acudía el paisaje y se revelaba ante la vista como una placa fotográfica. En esta dirección iba el comentario de Carl Einstein sobre los Delaunay y Fernand Léger cuando dijo que usaron técnicas cinematográficas en sus relatos pictórico-cromáticos, lo que constituía otra manera de tecnificar los procesos artísticos creativos²³.

Se sabía que el humo y la velocidad de la marcha fueron reconocidos como los dos factores que impedían ver desde el tren la naturaleza tal y como otros la vieron antes:

«... Los hombres han observado hasta nuestros días los cambios producidos por el viento en las plantas, en el paisaje, en los pliegues de las telas, etc. No han observado todavía que los trenes, los automóviles, las bicicletas y los aeroplanos han desestabilizado la idea de contemplar el paisaje. Se puede decir que desde la experiencia de la velocidad con la que vemos los fe-

²² Cit. en Clément Chéroux. «Vues du train», *Études photographiques*, num. 1, 1996, p. 76.

²³ Liliana Meffre. *Carl Einstein et la problématique des avant-gardes dans les arts plastiques*, cit., p. 49.

nómenos naturales, continuar con la idea de una observación en perspectiva o anatómica del paisaje o de cualquier otro elemento natural sería un puro artificio»²⁴.

Lo que Boccioni apuntaba con esta afirmación es que desde que los trenes se pusieron en marcha el arte, entendido como la contemplación y el disfrute de la naturaleza reproducida con total exactitud, había desaparecido y había quedado reducido a la experiencia indirecta a través de la reproducción mecánica del paisaje, ya fueran fotografías, grabados, películas u otras formas plásticas. La profecía económica de Marx se cumplía e implicaba al arte en su consecución: todo se diluía en el aire desde el momento en que la naturaleza se abrió por el sesgo que le había propinado la técnica para permitir el tránsito de trenes por la superficie del planeta. Se diluía el pétreo puente de Europa, junto con la estación de Saint-Lazare, en los cua-



6. De la Bedollière. Ilustración de *Histoire du nouveau Paris*, 1860c.

²⁴ Umberto Boccioni. «Moto assoluto e moto relativo», en *Pittura scultura Futuriste. Dinamismo plastico*. Firenze, Vallecchi, 1977, p. 83: «Gli uomini hanno fino ad oggi osservato i cambiamenti che il vento produce nelle piante, nel paesaggio, nei drappaggi, ecc. Non hanno ancora osservato che i treni, gli automobili, le biciclette, gli aeroplani, hanno sconvolto la concezione contemplativa del paesaggio. Si può dire che nella normalità della velocità con cui vediamo gli aspetti naturali, l'arrestarsi all'osservazione prospettica o anatomica del paesaggio o di qualsiasi altro elemento naturale è ormai contra natura».

dros de Amadée Guillaumin y de Anquetin, más incluso que en los de Caillebotte, que pretendían reconstruir la arquitectura de la ciudad. Del mismo modo se diluía París al final del viaje del Transiberiano en el poema de Cendrars.

2. Gusto oriental.

La *Prose du Transsibérien* fue un objeto poco común en su época, lo que tampoco le aseguró el éxito. Por tratarse de un trabajo en equipo, por la equiparación estética que poeta y pintora lograron entre texto y contrastes simultáneos y por la elección de la tipología de libro desplegable vertical, se puso de manifiesto que las conexiones con el arte y la cultura oriental eran más estrechas de lo que el tren Transiberiano podía aportar. El trabajo común desarrollado para la edición de este largo poema resultaba semejante al modo tradicional japonés: allí cada libro, de buen gusto y modesto, era tratado como si fuera una pieza única y en su proceso de impresión estaban implicados tanto el editor, el artista, el grabador como el impresor²⁵. La obra Sonia y Blaise respondía a un procedimiento similar: «Imaginan la forma, la tipografía; y Sonia ensayaba con los colores simultáneos que debían acompañar y subrayar las estrofas, extendiéndose por ellas, y de las cuales Blaise les leía a veces algunos versos...»²⁶. Esta noción del trabajo respondía también al principio creativo que acabó imponiéndose en el recién estrenado siglo XX: más aún que la obra realizada, lo importante era la operación mental que la precede y que ordena su ejecución

Insistiendo en los aspectos comunes entre la *Prose du Transsibérien* y las manifestaciones artísticas de China y Japón, resulta obli-

²⁵ Yu-Ying Brown. *Japanese book illustration*, Londres, The British Library Board, 1988, p. 7.

²⁶ Mirian Cendrars. *Blaise Cendrars*, cit., p. 250: «... Ils imaginent la forme, la typographie, Sonia fait des essais pour les couleurs simultanées qui accompagneront, longeront, souligneront les strophes dont parfois Blaise leur lit quelques vers. Ce sera un livre comme on n'en ai jamais vu, un objet extraordinaire».

gado detenerse en el concepto de pintar y escribir, que en Oriente eran equiparables. Según Pilar Cabañas, «este acompañar de imágenes al texto no significó exclusivamente representar lo escrito. Las creaciones de Hom'ami Kôetsu (1558-1637) y el calígrafo Sumioka Sôan (1571-1632) así lo testimonian, ya que lograron que ilustraciones y texto se fundieran mostrando la obra concebida en unidad»²⁷. Esa unidad que tanto Blaise Cendrars como Sonia Delaunay persiguieron al trabajar juntos, al querer establecer la conexión intelectual del estado espiritual poético de cada uno, fue alcanzado y dio como resultado dos realidades distintas pero paralelas: a un lado estaba la pintura hecha escritura y al otro la escritura transformada en pintura. La tarea de Sonia Delaunay en este trabajo fue representar en pintura el invisible estado anímico de la experiencia del viaje, lo que para el historiador del arte Ananda Coomaraswamy, al ocuparse de las concomitancias entre pintura y escritura en las manifestaciones artísticas asiáticas, significaba «componer diagramas que expresaran ciertas ideas y que no fueran semejanza de nada sobre la tierra»²⁸. Viajar, escribir y pintar supuso, desde el ejemplo de la *Prose du Transsibérien*, el modo de extraer el poder de sugestión de los colores del paisaje y la esencia de sus formas, pues más importante que pintar la naturaleza fue expresar su esencia mediante la profundidad —el continuo movimiento— provocada por los contrastes cromáticos simultáneos percibidos. El camino surcado con estas señales cromáticas simultáneas, por esos signos y discos, constituía la vía que conducía a orientales y a occidentales hacia una abstracción sintética del paisaje. En este sentido, resultaron similares los intereses de los Delaunay en pintura y de Cendrars en poesía a los de los pintores asiáticos del siglo VIII: por ocuparse en recrear la naturaleza y purificarla de su materialidad y por representarla con una asombrosa economía de elementos y gestos con los que expresar su inmensidad a través de su abstracción. Ante esta coincidencia estética, parece como si Sonia Delaunay conociese

²⁷ Pilar Cabañas. «Marco histórico, origen, desarrollo y significado de la xilografía japonesa», en cat. *Hanga. Imágenes del mundo flotante*, Madrid, Ministerio de Cultura, Secretaría de Estado de Cultura, 1999, p. 17.

²⁸ Ananda Coomaraswamy. *La transformación de la naturaleza en Arte*, Barcelona, Kairós, 1997, p. 9.

las recomendaciones que el maestro chino Su Dongpo (1036-1101) dirigió a los jóvenes pintores: que no se limitaran a representar las formas externas y fijas, sino que captasen las cosas en su origen y devenir²⁹. También parecía como si de forma instintiva practicara el estilo pictórico más elevado de la jerarquía estética china, el *xie yi*: el estilo que escribe (y no retrata) el significado de las cosas (y no su forma o apariencia) y cuyo principio rector es «expresar la idea sin que el pincel tenga que llegar hasta el fin de su trayecto», pues la pintura ideal no se encontraba en el papel sino en la mente del que la contempla³⁰. Aplicándolo al Transiberiano y a la experiencia del viaje ferroviario en los artistas de vanguardia del siglo XX, la naturaleza que se percibía a través de las ventanas del tren ya ni era la real ni eran los cuadros de paisaje que había visto medio siglo antes Jules Claretie. En 1913, visto en progresiva velocidad, el paisaje era abstracto y emocional; se percibía la secuencia continua de una naturaleza sin límites pero no por ello imperfecta.

Además de la tipología de libro desplegable vertical, el género de literatura de viajes es también otro aspecto que comparte la *Prose du Transsibérien* con la tradición artística y literaria oriental. En primer lugar, la elección del particular formato del libro se ha querido justificar con el hecho de que rindiera homenaje a Robert Delaunay y a su serie *La Torre Eiffel*, y por la cual el escritor, crítico y bohemio Roland Dorgèles lo bautizó como «el demolidor de las torres Eiffel»³¹. La *Prose du Transsibérien* se componía de cinco hojas pegadas que al desplegarse alcanzaban la longitud de dos metros, y, una vez unidos los 150 ejemplares de que constaba la edición, resultaba una obra de la misma altura que la Torre Eiffel. Esta idea del doble homenaje, de los Delaunay y Cendrars, al icono por antonomasia de los tiempos

²⁹ François Cheng. «El tiempo en la pintura china», *El Paseante*, num. 20-22, 2ª época, Madrid, 1993, p. 82.

³⁰ Pierre Ryckmans. «Poesía y Pintura. Aspectos de la estética china clásica», *El Paseante*, num. 20-22, 2ª época, Madrid, 1993, p. 135.

³¹ Roland Dorgèles, en su libro *Bouquet de Bobème* (París, Albin, 1947), definió a Robert Delaunay con las siguientes palabras: «le solide Delaunay, démolisseur de tours Eiffel», cit. en Marc Partouche. *La lignée oubliée. Bobèmes, avant-gardes et art contemporain de 1830 à nos jours*, Romainville, Al Dante, 2004, p. 105.

modernos del hierro convertía a la torre Eiffel en medida y parámetro de las obras de arte y respondía también a un gesto publicitario:

«Según Sonia Delaunay no hay que atribuir “ninguna significación especial” a este detalle. Fue “después” cuando los autores “cayeron en la cuenta de que la longitud del poema (2 metros) multiplicada por los 150 ejemplares anunciados alcanzaría la altura de la torre Eiffel”... Pero este detalle de tipo publicitario, que otros creyeron bueno señalar en la prensa, tan sólo tuvo el efecto de estimular el espíritu cáustico de algunos cronistas»³².

Por otro lado, en el mundo antiguo oriental los formatos de los textos dependían del contenido de los mismos. De ahí la variedad de formas, tamaños y disposiciones dependiendo de la finalidad, uso y naturaleza del texto escrito o pintado. A este respecto son asombrosas las coincidencias de planteamientos y ejecución entre la *Prosa del Transiberiano* y la pintura antigua china. Para los artistas chinos la integración del tiempo en la representación espacial presentaba una dificultad compositiva en el sentido de que la finalidad no era tanto fijar un paisaje (o escena) privilegiado, sino crear un microcosmos en el cual lo importante era imitar el gesto del mundo creado. Por su parte, este imitar el momento en el que surgen las cosas en la naturaleza lo alcanzó Sonia Delaunay con sus formas circulares, dictadas por el ritmo del tren que subyacía en el poema. El Transiberiano, como cualquier otro tren del momento, creaba vida allí por donde pasaba y desde sus vagones se contemplaba la naturaleza en continuo nacimiento y en continua disolución. La representación del espacio-tiempo dinámico característico de la pintura China estaba también presente en la *Prose du Transsibérien*, y la resolvieron del mismo modo

³² Antoine Sidoti, «Génèse et dossier d’une polémique. La Prosse du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France. Blaise Cendrars-Sonia Delaunay. Novembre-décembre 1912 – Juin 1914», cit., p. 22: «Selon Sonia Delaunay, il ne faut attribuer “aucune signification particulière” à cette précision. C’est seulement “après coup” que les auteurs se seraient “aperçus que la longueur du poème (2 mètres) multipliée par les 150 exemplaires annoncés atteignait la hauteur de la Tour Eiffel”... Mais cette précision à caractère publicitaire que les autres crurent bon signaler à la presse n’eut effet que de stimuler l’esprit caustique de certains chroniqueurs».

como hicieron en su momento los maestros chinos y posteriormente los japoneses: mediante la elección de una tipología específica de libro. Los artistas orientales, para resolver esta cuestión de espacio-tiempo, podían optar por varias fórmulas. Una de ellas era la introducción de un poema o un texto en un cuadro: los signos caligráficos que poblaban el espacio vacío del cuadro se combinaban con los elementos pintados y reclamaban así una dimensión propiamente temporal. Otra solución la ofrecía el tipo de rollo horizontal: a medida que en el rollo se desplegaba el paisaje pintado, entrecortado aleatoriamente por vacíos, se revelaba a la vez como espacio transitado y tiempo vivido y reversible³³.

El rollo horizontal, *emaki*, contrastaba con el *kakemono*, rollo de mano vertical, porque éste presentaba por lo general una única ilustración. El *emaki* proporcionaba a aquel que lo tuviera entre las manos y lo desenrollara gradualmente la experiencia de asistir a un espectáculo donde escenas y texto se tejían, de modo que el lector se involucraba y se sumergía en el desarrollo de la propia historia. Para leerlo, el lector reposaba el libro sobre una mesa o en el suelo y lo desenrollaba de derecha a izquierda, pues tal es el sentido de la lectura en Japón. El *emaki* supone una lectura íntima, en la que corresponde al lector cambiar de escena según su velocidad de lectura y reflexión. Este gesto es el distintivo del arte del *emaki* y su validez para el género narrativo sedujo a artistas y a patronos japoneses a partir del siglo X. Fue la tipología que sirvió como principal vehículo para el rico y lírico estilo de la pintura conocida como *yamato-e*: un término vago que hace referencia a las pinturas que describen asuntos y escenas inspiradas en sentimientos japoneses³⁴. Por otro lado, la poesía escrita en rollos e ilustrada por escenas —generalmente un paisaje mencionado o descrito en el poema— o por el retrato del poeta se denominaba *waka*.

³³ François Cheng. «El tiempo en la pintura china», cit., p. 81.

³⁴ Hideo Okudara. *Narrative pictures scrolls*, Nueva York, Weatherhill; Tokio, Shibundo, 1973, s. p.

Como ocurre en toda su producción artística y literaria, Japón comenzó a crear *emaki* bajo influencia china e inició así una tradición de ilustración de libros entre los cuales el género del *emakimono* constituía la tipología más antigua, pues se remontaba al siglo VIII. En Japón, los *emaki* que contenían la literatura clásica, los poemas *waka* y la poesía de combates fueron gradualmente remplazados por descripciones pictóricas de rollo conocidas como *otogi-zōshi* (cuentos populares). Estos *otogi-zōshi* fueron escritos principalmente durante el período Muromachi (1336-1568) y se dirigían mayoritariamente al pueblo común y no ya a la nobleza. Posteriormente, en el siglo XVI, la emergencia del *ukiyo-e* —término que se traduce como imágenes del mundo galante, imágenes del mundo flotante, o también imágenes de este maldito mundo o mundo de miseria³⁵— significó el final de los ideales arraigados en la tradición del *yamato-e*. Le sucedió entonces un firme interés por la gente y los caracteres humanos, el color y el diseño abstracto y se inclinaron por los asuntos característicamente japoneses y por una personal visión de la naturaleza y el universo.

Ante este catálogo de tipologías, valdría la pena señalar algunos recursos plásticos desarrollados en el arte del *emaki* que se comprueban también en la *Prose du Transsibérien*. En tanto que ilustraban narraciones literarias, episodios y hazañas de personajes, establecieron unas fórmulas de repetición para que el lector identificara al héroe y siguiera con facilidad su acción, o la de los principales personajes. El método más común era mostrar al protagonista siempre de frente —técnica que se adecuaba perfectamente al formato *emaki* y que se denominaba *hampuki-byōsha*—. Otro recurso era el *Iji-dōzu* y consistía en mostrar en una misma ilustración al personaje en diferentes acciones, lo que garantizaba la consecución de las mismas. En la *Prosa del Transiberiano*, Blaise Cendrars también acudió a fórmulas y repeticiones de versos para marcar y acentuar el ritmo del poema, las aceleraciones y desaceleraciones del tren, los recuerdos y la tristeza. Esta función la realizaron los versos puestos en boca de la pequeña Jehanne de

³⁵ Cit. en cat. *Ukiyo-e. 250 ans d'Estampes Japonaises*, París, Flammarion, 1985, p. 26.

Francia: «Dis, Blaise, sommes-nous bien loin de Montmartre?»³⁶. Sonia Delaunay también se valió de esquemas repetitivos; sus trazos de color enlazaban unos con otros creando una vertiginosa lluvia cromática sobre olas de color que al final envolvían a la Torre Eiffel y la Gran Rueda, principio y fin de este viaje vertical. Aunque fuese un poema narrativo que parecía haber asumido los recursos de recreación de tiempo y espacio propios del *ekimono*, la *Prose du Transsibérien* se aproximaba más a la solución japonesa del *hanshibon*, porque no era un libro de rollo, sino que estaba compuesto por cinco hojas de papel plegadas³⁷ y protegidas con una encuadernación en álbum: «Así es como en su momento se presentó este sorprendente libro, del que el público apenas tuvo la ocasión de admirarlo; este cuadro en el que “texto e imagen se desplegaban en un movimiento continuo, como una alfombra oriental” [en palabras de André Chastel]»³⁸.

En segundo lugar, en este entramado de relaciones estéticas y tipológicas que el viaje de Cendrars en el Transiberiano ha sacado a la luz, habría que mencionar el género literario japonés específico del libro de viaje: *meisho-ki* o «recuerdos de lugares famosos», y que llegaron a cumplir la función de guías topográficas. Este género literario, que incluía ilustraciones, puede ponerse en relación directa con la narración de este particular viaje de Moscú a París. Las descripciones de

³⁶ Blaise Cendrars. «Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France», cit., pp.43, 44, 45, 46.

³⁷ De los 150 ejemplares previstos tan sólo 28 se realizaron en papel Japón; otros se editaron en similibapón y vitela. Se sabe que, finalmente tan sólo se publicaron aproximadamente unos 60 libros. Durante el período de edición de la *Prosa del Transiberiano*, el propio Cendrars había entrado en contacto con un impresor para realizar algunos ejemplares en pergamino, lo que hubiera convertido el poema en un libro antiguo, un libro de ruta verdaderamente oriental: «Dans une lettre inédite du 11 juillet [1913] Cendrars écrit à Delaunay: “Pour les *impressions sur peau*: Eug. Morien, imprimeur, 29 rue Delambre...», cit. en Antoine Sidoti. «Génèse et dossier d’une polémique. La Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France. Blaise Cendrars-Sonia Delaunay. Novembre-décembre 1912 – Juin 1914», cit., p. 19.

³⁸ Antoine Sidoti. «Génèse et dossier d’une polémique. La Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France. Blaise Cendrars-Sonia Delaunay. Novembre-décembre 1912 – Juin 1914», cit., p. 29: «Voilà donc comment se présentait, à l’époque de la publication, ce livre étonnant, et que le public n’eût guère le loisir d’admirer, ce tableau où “texte et image se déploient dans un mouvement continu comme un tapis oriental”».

lo que se vio por la ventanilla del vagón, el desorden del compartimento, las leyendas contadas y las formas cromáticas abstractas que tejían las estrofas del poema tenían como objetivo orientar al lector en ese viaje e inocularle el deseo de emprender el camino a lo nuevo. La aparición del gusto japonés por el viaje se sitúa cronológicamente a principios del período Edo (1600-1854). Por entonces salir a ultramar estaba prohibido y castigado con pena de muerte, de manera que surgió la moda del viaje doméstico, es decir, el gusto por conocer y recorrer el propio país. Esta práctica generó una gran demanda de mapas de rutas, impresas o manuscritas, así como un nuevo tipo de literatura topográfica. Se escribieron guías ilustradas referidas a las provincias y a las ciudades más importantes y en seguida comprobaron un incremento considerable en su producción, pues «no sólo proveían de información esencial: las distancias, la existencia de posadas, etc., sino que también detallaban la historia, el saber local, los festivales, las descripciones de los templos y los productos que el viajero podría encontrar a lo largo de su trayecto»³⁹.

El *meisho-ki* evolucionó hacia una específica clase de libro profusamente ilustrado aún cuando sus grabados no eran artísticamente satisfactorios. Un ejemplo de la degeneración metaliteraria del género *meisho-ki* lo constituye las hojas de un biombo popular, de mediados del siglo XVII, llamado *Rakuchū-Rakugai* (Dentro y fuera de Kyoto), del que no se conoce el autor. Ahí se daba completo detalle de las vistas de los principales edificios y los alrededores de la ciudad, incluyendo el tráfico y sus actividades cotidianas⁴⁰. Así, con mapas y vistas topográficas de su país, los antiguos japoneses decoraban sus hogares al tiempo que domesticaban el viaje; y las imágenes flotantes que allí se representaban les incitaban a rememorarlos o a iniciarlos.

Las características orientales presentes en la *Prose du Transsibérien* se convirtieron en las pruebas que confirmaban la realización de ese viaje por el continente europeo y parte de Rusia por desplegar

³⁹ Yu-Ying Brown. *Japanese book illustration*, cit. p. 30.

⁴⁰ Jack Hillier. *The Art of the Japan book*, Londres, Sotheby's Publication, 1987, vol. 1, p. 561.

el paisaje en las manos al abrir un libro, o por permanecer el viajero pasivo cuando áquel se desenrollaba ante la vista al mirar a través de las ventanas del vagón. Por lo tanto, un tren como el Transiberiano, cuyos límites son un oriente y un occidente productos de la imaginación más que reales, llevó a París —ciudad y fábrica de la producción de arte de la vanguardia— las soluciones formales, artísticas y estéticas de un arte abstraído espiritualmente. Si la pintura nueva de paisaje, en la segunda mitad del siglo XIX, había surgido del humo de los trenes tanto como de las nubes de los mundos flotantes japoneses, la *Prose du Transsibérien* se convirtió en un apeadero más de la vía que debía conducir a la disolución del arte por efecto y acción de los ferrocarriles, continuando en este sentido el viaje iniciado por los pintores impresionistas.

Este viaje hacia la abstracción, en su trayecto oriente-occidente, se nutrió con otras aportaciones artísticas que corroboraban tanto la necesidad del oriente para desmaterializar el arte como el proceso de aceleración disolutiva que encarnaban las propias locomotoras. Es el caso del anuncio de la casa de alfombras belga Vanderborght frères. Para anunciar su colección de alfombras de oriente acudieron a una doble imagen de trenes. Por un lado señalaban que sus alfombras realmente venían de oriente porque viajan como mercancía en tren —y si eran de lujo, seguro que incluso en los vagones del Orient-Express. Por otra parte, al incluir las siluetas negras de dos locomotoras en marcha y de perfil, establecieron la genealogía gráfica ferroviaria básica con la que aludir a la constante circulación de los trenes a lo largo de las décadas. Esto redundaba en la continuidad de su negocio y en la calidad del mismo a la par que a su continua progresión técnica y embellecimiento, pues se trataba de una locomotora de vapor y una fulgurante locomotora diesel que ya no lanzaba hinchadas nubes de humo sino colas afiladas que materializaban la velocidad de su desplazamiento. Este anuncio, publicado en el número 6 de la revista *Variétés*, el 6 octubre 1929, ventanilla belga al servicio del surrealismo, se hacía eco de la idea profundamente instalada de que los trenes eran los tentáculos que ponían en contacto las fábricas y las

ciudades en cuanto centros de producción y consumo al mismo tiempo. De manera que, en los años veinte, los trenes sirvieron para recordar que el flujo y la circulación de mercancías continuaba sin detenerse. Ellos eran la garantía de la respiración del mundo moderno, modelo de sus casas y, como en el caso de las alfombras de los hermanos Vanderborght⁴¹, también los portadores de su decoración.

Una vez redescubierta la dureza y la frialdad del hierro de las vías, una vez desenmascarado el secreto que ocultaban los trenes en sus vagones y hecho patente la soledad del viajero, los artistas de vanguardia continuaron trabajando cerca de los trenes y las estaciones



7. Anuncio de las alfombras Vanderborght Frères publicado en *Variétés*, 6 octubre 1929.

⁴¹ El anuncio incluía el siguiente texto: «Il y a plus de soixante ans, que nous allons régulièrement, d'année en année, acheter aux lieux d'origine nos tapis d'Orient. De cette longue expérience est née notre compétence que nous mettons à votre service pour vous aider à acquérir judicieusement ces merveilles d'art oriental».

porque ahí precisamente encontraban su lenguaje. En este sentido, un argumento más que constataría la formulación y el despliegue del léxico y la iconografía ferroviaria en el simultaneismo y el tubularismo fueron los frutos artísticos y poéticos de la amistad de Fernand Léger y Blaise Cendrars. Otro ejemplo de que la pintura abstracta también surgía de ámbitos ferroviarios es la serie de los *Dix-neuf poèmes élastiques* que publicó Cendrars en 1919. En el último de sus poemas citaba explícitamente a Léger y así concluía:

«Tout grouille
L'esprit s'anime soudain et s'habille à son tour
comme les animaux et les
 plantes
Prodigieusement
Et voici
La peinture devient cette chose énorme qui bouge
La roue
La vie
La machine
L'âme humaine
Une culasse de 75
Mon portrait»⁴².

Tanto en el caso de Léger como en el de los Delaunay la pintura fue humo, rueda y disco antes de transmutarse en señal de circulación, con lo cual el movimiento le era conferido gracias también a los valores de profundidad y densidad logrados mediante los juegos cromáticos. A este homenaje poético al trabajo de Léger, habría que añadir la colaboración de Cendrars y Léger con Abel Gance en su película *La Roue* (1922). Con una rueda terminaba la *Prosa del Transiberiano* –en alusión a la gran noria instalada en el Campo de Marte en 1900 con motivo de la Exposición Universal–, mientras que Léger pintaba la serie *Discos en la ciudad*, a finales de los años diez:

«Paris
Ville de la Tour unique du grand Gibet et de la Roue»⁴³.

⁴² Blaise Cendrars. «Dix-neuf poèmes élastiques», en *Du monde entier au cœur du monde*, cit., p. 104.

Para publicitar la película decidieron convertir uno de los cuadros de esa serie en cartel cinematográfico. Así es como la norma ferroviaria se hizo pintura; a través del arte se inoculaba en el público, mientras que las señales alcanzaban la categoría de iconos de la vida cotidiana moderna. Además, en 1922, Léger no sólo se encargó de la rueda del cartel para Gance, sino que incluso, como ya había vaticinado Cendrars, se atrevió a ponerla en movimiento en la portada que realizó para el libro de Ilya Ehrenburg: *Y sin embargo, gira*.

Léger y Cendrars se ocuparon en *La Roue* de actualizar e incorporar las señales ferroviarias al lenguaje plástico de la vanguardia cinematográfica. De esto quedó constancia en el cortometraje realizado durante la preparación y el rodaje de la película, a modo de *making off*. Ahí se veía a un miembro del equipo que pintaba en una señal circular una cara humana con una sarcástica y siniestra sonrisa que,



8. Fernad Léger. Cartel para la película *La roue*, de Abel Gance, 1922.

9. Fernad Léger. Portada para el libro de Ilya Ehrenburg *Y sin embargo, gira*, 1922.

⁴³ Blaise Cendrars. «Prose du Transsibérien et de la petit Jehanne de France», cit., , p. 53.

vista en primer plano durante la proyección, presagiaba el dramático desenlace. Ésa era la cara del mal; la del diablo que durante el siglo XIX había encontrado su guarida en las estaciones de tren y ahora se ocultaba en las señales ferroviarias. Pero esta aventura pictórica y cinematográfica del grupo maquinista-simultaneísta no acababa en 1922, sino que incluso superó el año 1934 –fecha de *La joie de vivre*–. Estas películas fueron dos altos destacados en el camino que conducía directamente a la Exposición de Artes y Técnicas en la vida moderna de 1937. El despliegue expositivo de pabellones que reunían objetos de uso cotidiano, en los que se publicitaban proyectos sociales de higiene –Pabellón de la Higiene–; educación, moda y costumbres –Pabellón de la Elegancia y el Aspecto, Pabellón de la Arquitectura privada, Pabellón de la Publicidad, Pabellón del Turismo–; de medios de transportes –Pabellón de la Aeronáutica, Pabellón de los Ferrocarriles–; en los que se veneraba el poder de la electricidad y los nuevos materiales de construcción –Pabellón del Aluminio, del Metal, de la Electricidad y la Luz–, supuso la constatación de que en las últimas décadas y desde el ámbito político, industrial y artístico se había logrado que vida moderna y vida cotidiana fuesen sinónimos al tiempo que una fórmula exportable y universal. Si lo moderno y lo cotidiano habían logrado identificarse, en gran medida fue posible a las misiones que el arte había asumido a lo largo de más de cien años: ser el maquillaje artístico de los productos de la técnica y los ferrocarriles y afirmar su necesidad dentro de una economía de mercado, para gustar, incitar y sugerir.

Dentro de esta exposición, un ejemplo que ilustró el cumplimiento satisfactorio de la misión del arte al servicio de los ferrocarriles fue el Pabellón de la Publicidad. Ahí, donde todo eran reclamos y llamadas al consumo de los productos de la vida moderna –café, licores, coches, neumáticos y viajes–, entre los carteles de Cassandre, Colin y Lupot de transatlánticos, trenes, supermercados y periódicos, el público tan sólo tenía que sentarse en las hamacas dispuestas en filas en el interior del pabellón para disfrutar de esa vida despreocupada que el arte y la técnica habían hilvanado conjuntamente. Ahí

tumbados, recreando el descanso al aire libre en la cubierta de algún barco, el público, consumidor y viajero, renovaba y actualizaba aquella idea lanzada desde las páginas de la revista fotográfica *La Lumière* en julio de 1852: viajar es permanecer sentado en su casa. Si entonces se viajaba mentalmente con un álbum de fotos entre las manos, ahora se hacía contemplando los carteles colgados en las paredes del pabellón, porque el pabellón, en cuanto lugar que predisponía a viajar, encontraba así, en 1937, también su equiparación con la vivienda privada.



10. Interior del Pabellón de la Publicidad. Exposición Internacional de París, 1937.

Al matrimonio Delaunay le encargaron la decoración y el ordenamiento de los pabellones de la Aeronáutica y los Ferrocarriles⁴⁴. En ambos desplegaron sus discos y prismas cromáticos en paneles a lo largo de los muros, en un nuevo ejercicio con el que sintetizar y abstraer cromáticamente la experiencia del vuelo de los aviones y los viajes en tren. Las obras de Sonia Delaunay para el pabellón de los Fe-

⁴⁴ Véase cat. Robert y Sonia Delaunay. *Exposición Internacional de Artes y Técnicas de París, 1937*, Valencia, Fundación Bancaja, 2002.

rocarriles llevaban por título *Viajes lejanos y Recuerdos de Portugal*. Para entonces ya habían dado con la fórmula del trabajo colectivo y el eslogan de sus murales era un incontestable «Velocidad=Arte abstracto»⁴⁵, con lo que afirmaban que la mecanización y la progresiva electrificación de los instrumentos de la vida cotidiana eran los pilares sobre los que se sustentaba el arte abstracto. Además, las señales que tanto reconfortó ver al Ministro de Comunicaciones francés, Raoul Dautry, en el pabellón de los Ferrocarriles y que supo reconocer como tales, surgían y jalonaban el trayecto de ese viaje que comenzaba en la tierra, sobre raíles, pero que pronto despegaría, siguiendo las líneas invisibles dispuestas en el cielo tal y como ocurría en la película *La joie de vivre*, o como la propia Sonia Delaunay tituló sus memorias: *Nous irons jusqu'au soleil* (1978). Pues era en el camino hacia el sol donde convergían y se reencontraban las vanguardias, al cumplir artísticamente la profecía de Karl Marx.

El arte abstracto, convertido en señales de circulación, aparecía en la película de Gross y Hoppin justo después de salir de la gruta, lugar que remitía a las minas y a las profundidades del hades —territorio tanto del diablo como de la joven Eurídice—. Curiosamente, Guillaume Apollinaire calificó a los Delaunay de cubistas órficos en sus *Méditations esthétiques*, aunque el poeta quiso así aludir a su capacidad para hacer soñar y no tanto a galerías subterráneas visitadas por Orfeo, pues sostenía que la pintura de Robert Delaunay no era la música con la que acallar a las fieras del averno, sino que afloraba a la superficie de la tierra para ritmar el flujo de las cosas vivas.

Los Delaunay también destacaron porque pusieron en práctica el principio del trabajo colectivo que avanza atendiendo a una necesidad común y no a un discurso individual, tal y como reconoció un crítico de arte cuando visitó el taller donde los pintores ultimaban sus murales para la Exposición de 1937: «[...] Un grupo de jóvenes pintores, hombres y mujeres, trabajan febrilmente para terminar los

⁴⁵ Jean-Michel Charbonnier. «Le siècle de Fer», en *Grandes Lignes. Quand l'art entre en gare*, París, Beaux-Arts Magazine, 1991, p. 22.

lien­zos que deco­ra­rán los pa­be­llo­nes del Aire y el de los Fer­ro­car­ri­les... Es un he­cho ex­cep­cio­nal ver un equi­po de ar­ti­stas tan ho­mo­gé­neo, que sa­crifi­ca su in­di­vi­dualidad a un pen­sa­mien­to in­spi­ra­dor y ofre­ce lo me­jor de ellos mis­mos a una creación en la que cada uno aporta su ex­pe­rien­cia, su fe­vor y su ta­len­to»⁴⁶. Los De­launay, al pin­tar sus gran­des pa­neles para el pa­be­lón de los fer­ro­car­ri­les, para lo cual con­ta­ron, entre otros, con la co­la­bo­ra­ción del ar­ti­sta Félix Aublet, de­mo­stra­ron la ne­ce­si­dad del tra­ba­jo en equi­po. Por otro la­do, y se­gún el ex­per­to his­to­ria­dor de los fer­ro­car­ri­les fran­ce­ses François Caron, la Ex­po­si­ción de 1937 per­mi­tió po­ner de ma­ni­fiesto al go­bierno la re­no­va­ción de la in­dus­tria y las in­fra­es­truc­tu­ras fer­ro­via­rias fran­ce­sas desde su unifi­ca­ción y na­cio­na­li­za­ción en la SNCF⁴⁷. La ex­po­si­ción les sir­vió para pu­bli­ci­tar este re­cién es­tre­na­do pro­yec­to na­cio­nal don­de se me­zcla­ban la in­dus­tria, las in­ver­sio­nes y el ser­vi­cio a los via­je­ros.



11. Sonia Delaunay. *Viajes lejanos*. Pa­be­lón de los fer­ro­car­ri­les, Ex­po­si­ción In­ter­na­cio­nal de Pa­rí, 1937.

⁴⁶ Sonia Delaunay. *Nous irons jusqu'au soleil*, Pa­rí, Édi­tions Robert Laffont, 1978, p. 115: «[...] Un groupe de jeunes peintres, hommes et femmes, travaillent avec fièvre pour achever les décorations qui doivent orner les pavillons de l'air ainsi que celui des chemins de fer... Il est exceptionnel de voir une équipe d'artistes aussi homogène, sacrifiant leur individualité à une pensée inspiratrice et donnant le meilleur d'eux-mêmes à une création à laquelle chacun d'eux apporte son expérience, sa ferveur et son talent».

⁴⁷ François Caron. *Histoire des chemins de fer en France, 1883-1937*, vol. 2. Pa­rí, Librairie Arthème Fayard, 2005, p. 965.

En 1922, la película de Gance y el artículo de Malevitch reconocían que el arte se producía y circulaba de la estación a la fábrica, fenómeno que años más tarde aún corroboraban los anuncios de alfombras y pianos publicados en las revistas de arte ilustradas europeas⁴⁸. Ese mismo año la ciudad de Berlín se convirtió en uno de los apeaderos más importantes en ese viaje de formación del arte abstracto por toda Europa. Allí tuvo lugar la primera exposición de arte ruso contemporáneo tras la Revolución de 1917 y apareció el primer número de la revista *Vesch-Gegenstandl-Object*. Ambos eventos eran las pruebas de un ambicioso programa político y artístico para establecer los vínculos genealógicos de modernidad artística entre París y Moscú, para lo cual quisieron convertir Berlín en obligada estación de paso si no estación central del entramado de las vanguardias.

De hacia 1922 es también el libro-film titulado *Les chemins de fer Français. La locomotive à vapeur*, y constituye un ejemplo más de propaganda, aunque un poco tardía, de las máquinas de vapor. El libro se compone de cuarenta y dos fotogramas numerados y acompañados cada uno por un pequeño lema o frase que explica la imagen. Por su carácter didáctico este curioso libro se pone en estrecha relación con aquellas obras decimonónicas y de comienzos de siglo XX que

⁴⁸ Se trata del anuncio de la casa de pianos alemana Ibach, publicado en la revista berlinesa *Der Querschnitt*, núm. 9, 1925. En esta ilustración, de una fábrica humeante localizada en Europa sale un largo raíl que apresa la Tierra, la cual aparece ingravida sobre un fondo blanco. Los raíles están ocupados por pianos que, a la manera de vagones, circulan por todo el mundo y por toda la galaxia. El lema del anuncio dice así: «Ibach Flügel in aller welt», esto es, todo el mundo podía disfrutar y poseer un piano Flügel, pues éstos circulaban pacíficamente sobre raíles por el mundo y se ponían al alcance de cualquiera. El ejemplo ferroviario resultaba evidente y donde antes había locomotoras, ahora había pianos: la mercancía ha devorado al medio de transporte, lo ha asumido. El planeta apresado por los raíles era la imagen con la que soñaba Prospero Enfantin cien años antes. La continuidad de la doctrina san-simoniana y la contaminación de todos los aspectos de la vida con las normas del sistema de producción fabril han permitido que ese deseo se cumpliera. El ferrocarril, en ese anuncio, no sólo ataba a la Tierra, sino que salía de ella, convirtiéndose así en aquellos anillos de Saturno y puentes de hierro que Grandville ideó para establecer relaciones —comerciales— con otros planetas y que era, en definitiva, una visión caricaturesca y galáctica de la necesaria creación de sistemas e infraestructuras de circulación y comunicación internacionales.

divulgaban las conquistas de la ciencia: «2. La locomotora se mueve gracias al vapor; 3. que se produce con el agua...; 4. que se calienta con carbón; 5. como en una cacerola...»⁴⁹. Así hasta que el vapor llega a cada cilindro y acciona los pistones, las bielas y las ruedas de la locomotora. Lo significativo de este libro es que se hayan servido de una presentación cinematográfica mediante fotogramas para explicar cómo funciona una locomotora de vapor: «41. De día, de noche, siempre, los trenes de viajeros y de mercancías circulan extendiendo por todas partes la prosperidad y la vida; 42. Fin»⁵⁰. De manera que



12. Anuncio de la casa de pianos Ibach publicado en *Der Querschnitt*, num. 9, 1925.

⁴⁹ *Les chemins de fer Français. La locomotive à vapeur*, Paris, Les Éditions filmés, Éditeurs de Films fixes, s.d. [1922?], s. p.: «2. La locomotive est mue par le vapeur. 3. qui est produite par de l'eau... 4. que l'on chauffe avec du charbon, 5. comme dans une casserole...».

⁵⁰ *Les chemins de fer Français. La locomotive à vapeur*, cit., s. p.: «41. De jour, de nuit, par tous les temps, les trains de voyageurs et de marchandises roulent, répandant partout la prospérité et la vie. 42. Fin».

el libro eran fotogramas de cine mudo con leyendas explicativas; era una falsa película que había apelado a las formas de trabajo del cine en cuanto medio de comunicación y entretenimiento dirigido a un público incommensurable. Como libro, apenas exigía saber leer; su finalidad era enseñar los avances de la técnica y sus aplicaciones en la vida diaria al pasar las páginas.

Para una época que se pretendía y se deseaba higiénica y aséptica, la máxima preocupación era despegarse de la tierra y abrir nuevos caminos en el aire. Para ello bastaba con levantar las vías del tren y dirigirse al sol. El modelo de esta imagen catártica de la modernidad la seguía ofreciendo la torre Eiffel: en ella los caminos de hierro procedentes de los cuatro puntos cardinales confluían a trescientos metros de altura. Y quien concedió el movimiento a tan férrea torre y la convirtió en un ingravido vector –tal y como la apreciaron y la sintetizaron pictóricamente casi en los mismos años Robert Delaunay, *El equipo de Cardiff* (1911); Marc Chagall, *París a través de la ventana* (1913); Romaine Brooks, *Jean Cocteau en la época de la Gran Rueda* (1912); o Diego Rivera, *Retrato de Adolfo Best Mangard* (1913)– fue precisamente



13. Postal. París: La Gran Rueda y la Torre Eiffel, 1910.

la Gran Rueda, al menos hasta 1921, año en que se ordenó desmontarla:

«Tour
Dieu antique
Bête moderne
Spectre solaire
Sujet de mon poème
Tour
Tour du monde
Tour en mouvement»⁵¹.

La Gran Rueda era la noria y rueda de molino que con su girar producía la energía necesaria con la que dinamizar la vida en París e irradiarla —en tanto que la torre Eiffel era estación de radio— al resto del mundo. Las paletas de ese molino, los cubículos de esa noria gigante, no podían ser otra cosa sino vagones de tren pendiendo ya en el aire.

Una vez desmontada la noria, castigada por exhibir impunemente los vagones recortándose en el cielo, fueron los cineastas, los fotógrafos y los pintores de nuevo quienes continuaron exaltando la verticalidad y la gravedad de la torre ya sin la Gran Rueda como motor. En 1923 René Clair hizo su primera película, *Paris qui dort*; ahí convirtió a la torre Eiffel, por su propia altura, en casi el único lugar a salvo de los efectos de los experimentos de un científico que podían aniquilar a la población. La torre actuó como una casa-torreón habitable y puesto de vigilancia y control sobre la ciudad que dormía a sus pies. En 1929, y coincidiendo con la publicación del libro de Germaine Krull: *Metal* —que tiene a la torre como uno de sus principales protagonistas—, Clair rodó *La Tour*. La modernolatría y el embeleco fotográfico con el que ambos artistas se acercaron a la torre se hacía realmente sospechosa. La consideraron una atracción de feria o montaña rusa que les permitía subir y bajar vertiginosamente por cada uno de sus pilares y así escudriñar con picados y contrapicados toda su osamenta férrea. Las angulaciones de las fotografías son más com-

⁵¹ Blaise Cendrars. «Dix-neuf poèmes élastiques», cit., pp. 82-83.

plejas; pero en la película, René Clair, con el ascenso y descenso vertical, a plomada, de la cámara por la torre y desde los ascensores, la respeta en la medida que la trata como la representación de la divinidad de la moderna edad de hierro: establece un eje central imaginario y se desliza por él. De ahí que, para poder realizar estas películas y tomar esas fotografías, a los propios artistas les molestase en su trabajo la Gran Rueda: por su movimiento circular y sus vagones.



14. Postal. París: La Gran Rueda, 1900.



15. Germaine Krull. La Torre Eiffel, en su libro *Métal*, 1929.

Bibliografía.

Obras, catálogos y artículos.

1937. *Exposition Internationale des Arts et des Techniques*, cat. ex., París, Centre Georges Pompidou, 1979.

A. M. Cassandre. *Œuvres graphiques modernes, 1923-1939*, cat. ex., París, Bibliothèque National de France, 2005.

ABELÉ, Christine. *La photographie de paysage en France au XIX^e. siècle. Des œuvres et des hommes: 1839-1878*. Thèse pour la obtention du doctorat. Université Paris X- Nanterre, 1994.

AITKEN, Génèvieve y DELAFOND, Marianne. *La collection d'estampes japonaises de Claude Monet à Giverny*, París, La Bibliothèque des Arts, 1983.

Alexander Rodchenko, cat. ex., Nueva York, The Museum of Modern Art, 1998.

ALLAIS, Alphonse. *Album primo-avrilésque*, s. l., Éditions Climats, 2000 [1897].

ANGELIER, Maryse. *Voyage en train au temps des compagnies (1832-1937)*, París, Éditions La Vie du Rail, 1998.

APOLLINAIRE, Guillaume. *El tejido invisible y otras raras invenciones*, Madrid, Minúscula- Letra Celeste, 2000.

- *Meditaciones estéticas. Los pintores cubistas*, Madrid, La Balsa de la Medusa, 1994.

- *Oeuvres en prose complètes*. Tome III, París, Gallimard, Bibliothèque de la Pleiade, 1993.

ARAGO, François. *Le Daguerreotype. Rapport fait à l'Académie des Sciences de Paris le 19 août 1839*, Caen, L'Échoppe, 1987.

ARAGON, Louis. *L'exemple de Courbet*, París, Cercle d'art, 1952.

ARGAN, Giulio Carlo. *Walter Gropius y el Bauhaus*, Abada Editores, 2006 [1951].

ARNAUX, Alexandre. *Cinéma*. Lithographies d'André Foy, Paris, G. Crès et Cie., 1929.

- «Document concernant le film *La Marche des machines*» (3 novembre 1928), Bibliothèque National de France, Arts du spectacle.

- *Recueil factice de et concernant Alexandre Arnaud, 1926-1946*, Bibliothèque National de France, Arts du spectacle.

ARVATOV, Boris. *Arte y producción. El programa del productivismo*, Madrid, Comunicación, 1973.

AUGÉ, Marc. *Los no-lugares: espacios del anonimato. Una antropología de la modernidad*, Barcelona, Gedisa, 1998.

AURIER, Albert. *Textes critiques (1889-1892). De l'impressionnisme au symbolisme*, Paris, École National Supérieur des Beaux-Arts, 1995.

Aux bains de mer: 1830-1930, cat. ex., Trouville, Musée de Trouville, 1986.

BALDACCI, Paolo. *Giorgio de Chirico, 1888-1919. La métaphysique*, Paris, Flammarion, 1997.

BALZAC, Honoré de. *Les parisiens comme ils sont, 1830-1846*, Ginebra, La Palatine, 1947.

- *Traité des excitans modernes*, Arlés, Actes Sud, 1994 [*Traité des excitans modernes*, en Jean-Anthelme Brillat-Savarin. *Physiologie du goût, ou Méditations de gastronomie transcendente*, précédé d'une notice sur l'auteur par M. Le Baron Richerand. Paris, Charpentier, Librairie-Éditeur, 1839].

BANHAM, Reyner. *Age of the masters. A personal view of modern architecture*, s. l. The Architectural Press, 1975 [1962].

- *Teoría y diseño arquitectónico en la era de la máquina*, Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 1969 [1960].

BAROLI, Marc. *Le train dans la littérature française*. Thèse de doctorat, Paris, 1963.

- (ed.). *Lignes et lettres. Anthologie littéraire du chemin de fer*, Paris, La Vie du Rail, SCNF, 1978.

BARRAULT, Émile. *Aux artistes. Du passé et de l'avenir des Beaux-Arts. Doctrine de Saint-Simon*. Paris, Alexandre Mesnier, Librairie, 1830.

- *Doctrine de Saint-Simon: Exposition, première année, 1828-1829*, Paris, s.n. 1831 (3è. ed. rev. et aum.).

- *La Russie et ses chemins de fer*, Paris, Impr. de J. Claye, 1857.

- *Les chemins de fer en Espagne*, Paris, H. Plon, 1858.
- *Les deux éclipses, 1792-1842*, Paris, Ledoyen, 1842.
- *Lettres contemporaines*, Paris, 1848.
- *Religion Saint-simonienne. L'Art*, Paris, 1830.
- *Religion Saint-simonienne. Prédication. L'Art*, Paris, Au Bureau du Globe et de l'Organisateur, 1831.

BARRIER, F y GODFERNAUX, R. *Les locomotives à l'Exposition de 1900*, Paris, Vve. Charles Dunod, Éditeur, 1902.

BARUCCO, Pierre. *Le fracas et le silence. Du futurisme à la métaphysique de De Chirico*, Marsella, Via Valeriano Éditions, 1993.

BAUDELAIRE, Charles. *Critique d'art*, Paris, Gallimard, 2003.

BAUDRY, Étienne. *Le camp des bourgeois*, Illustrations de Gustave Courbet. Paris, E. Dentu, Éditeur, 1868.

BELVÈS, Pierre. *Cents ans d'affiches des chemins de fer*. Paris, Éditions NT, La vie du Rail, 1980.

BENAÏM, Laurence. *Marie Laure de Noailles. La vicomtesse du bizarre*, Paris, Éditions Grasset et Fasquelle, Livre de poche, 2003.

BENHARDT, Uwe. *Le Corbusier et le projet de modernité. La rupture avec l'intériorité*, Paris, L'Harmattan, 2002.

BENJAMIN, Walter. *Discursos interrumpidos I*, Madrid, Taurus Ediciones, 1982.

- *Paris, capital du XIX^e. siècle*, Paris, CERF, 2000.

BENTON, Charlotte. *Documents. A collection of source material on the Modern Movement*, s. l., Milton Keynes, The Open University, 1975.

BERDINI, Paolo. *Walter Gropius. Obras y proyectos*, Barcelona, Gustavo Gili, 1996 [1986].

BERSON, Ruth (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886. Documentation. Vol. I. Reviews*, Fine Arts Museum of San Francisco, 1996.

BLANC, Charles. «De l'état des Beaux Arts en France à la veille du Salon de 1874. I. Peinture», *Le Temps*, 7 avril 1874.
 - *Grammaire des arts décoratifs. Décoration intérieur de la maison*, Paris, Librairie Renouard; Henri Laurens, Éditeur, s.d., [1882].

- *L'art dans la parure et dans le vêtement*, Paris, Librairie Renouard, s.d. [1867].

- *La peinture*, Paris, H. Laurens Éditeurs, s.d.

BAUDOT, François. *Jean-Michel Frank*, Paris, Editions Assouline, 1998.

BAUDRILLARD, Henri. *Publicistes modernes*, Paris, 1862.

BERGSON, Henry. *Le rire. Essai sur la signification du comique*, Paris, Presses Universitaires de France, 1940.

BERTHET, Dominique. *Proudhon et l'art. Pour Courbet*. Paris, L'Harmattan, 2001.

BOCCIONI, Umberto. *Pittura scultura Futuriste. Dinamismo plastico*. Florencia, Vallecchi, 1977.

BOESIGER, W. *Le Corbusier. Works and Project/Obras y Proyectos*, Barcelona, Gustavo Gili, 1994.

BOESIGER, W y STONOROV, O. (eds). *Le Corbusier et Pierre Jeanneret, Œuvre complète. 1910-1929*, Zurich, Les Éditions d'Architecture, 1984.

BOIME, Albert. *Art and the French Commune. Imagining Paris after war and revolution*, Princeton, Princeton University Press, 1995.

- *The Academy and French painting in the nineteenth century*, Londres, Phaidon, 1971.

BONFAND, Alain. *L'ombre de la nuit. Essai sur la mélancolie et l'angoisse dans les œuvres de Mario Sironi et de Paul Klee entre 1933 et 1940*. Paris, La différence, 1993.

BOSONI, Giampiero y NULLI, Andrea. *L'epopea del treno. Dall'ottocento ai nostri giorni*, Milán, Arnoldo Mondadori, 1999.

BOUILLON, Jean-Paul, DUBREUIL-BLONDIN, Nicole, EHRARD, Antoinette y NAUBERT-RISER, Constance (eds.). *La promenade du critique influent. Anthologie de la critique d'art en France 1850-1900*, Paris, Hazan, 1990.

BOUQUERET, Christian (ed.). *Bauhaus photographie. Rencontres internationales de la photographie*, Arlés, Musée Réattu, 1983.

- *Germaine Krull. Photographie 1924-1936. Rencontres internationales de la photographie*, Arlés, Musée Réattu, 1988.

BOUQUERET, Christian. *René Zuber. La Nouvelle Objectivité*, Paris, Marval, 2003.

BOWIE, Karen (ed.). *Les grandes gares parisiennes du XIX^e. siècle*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, [s.d.].

BRAGELONNE, A. de. *Train de plaisir dans les cinq parties du monde. Voyage pittoresque et fantastique*. Litographies para A. Lacauchie, Paris, Martinet-Hautecour, frères, s.d.

BRETTELL, Richard. *Impressions: peindre dans l'instant. Les impressionnistes en France. 1860-1890*, Paris, Hazan, 2000 [*Painting quickly in France, 1860-1890*, Londres, Yale University Press, 2000].

BROWN, Yu-Ying. *Japanese book illustration*, Londres, The British Library Board, 1988.

CAILLO, Jean-Charles. *Le bateau à vapeur et les bains de mer*, Nantes, Imprimerie de Forest, 1844. [reed. *Voyage de Nantes au Croisic en 1845*, Nantes, Éditions Joca seria, 1993].

CALINESCU, Matei. *Cinco caras de la modernidad. Modernismo, vanguardia, decadencia, kitsch, postmodernismo*, Madrid, Technos, Alianza Editorial, 2003 [1987].

CAMBA, Julio. *La ciudad automática*, Madrid, Espasa Calpe, 2005 [1934].

CAMPILLO, Neus. *Razón y utopía en la sociedad industrial. Un estudio sobre Saint-Simon*. Valencia, Departament de Filosofia, Universitat de València, 1992.

CARACALLA, Jean-Paul (ed.). *Cartel de viaje*, Paris, Fitway Publishing, 2005.

- (ed.). *Petite anthologie de la poésie ferroviaire*, Paris, Éditions La Table Ronde, 2004.

CARDON, Émile. *L'art du foyer domestique. La décoration de l'appartement*. Illustré après les dessins de M. Claude David, Paris, Librairie Renouard, 1884.

CARON, François. *Histoire des Chemins de fer en France, 1740-1883*, Tome premier. Paris, Librairie Arthème Fayard, 1997.

- *Histoire des Chemins de fer en France, 1883-1937*, Tome second, Paris, Librairie Arthème Fayard, 2005.

CASTAGNARY, Jules-Antoine. *Des destinés de la peinture. Recueil d'œuvre de Castagnary*, Bibliothèque National de France, Cabinet d'Estampes et photographie.

- *Grand Album des Expositions de peinture & sculpture. 69 tableaux et statues gravés par H. Linton*, Paris, Librairie des Deux Mondes, 1863.

- *Les artistes au XIX^e. siècle. Salon de 1861*, Paris, Librairie Nouvelle, 1861.

- *Salons. Tome II (1872-1879)*. Avec un préface de Eugène Spuller et un portrait à l'eau-fort par Bracquemont. Paris, Bibliothèque Charpentier, G. Charpentier et E. Fasquelle, Éditeurs, 1892.

Catalogue Général Officiel. Exposition Internationale Universelle de 1900. Tome premier. Groupe I. Education et Enseignement. Classe 1 à 6. Paris, Imprimeries Lemercier, 1900.

CENDRARS, Blaise. *Aujourd'hui. 1917-1929. Suivi de Essais et réflexions. 1910-1916*, Paris, Denoël, 1987.

- *Du monde entier au cœur du monde*, Paris, Denoël, 1987.

- *Inédits secrets*, Paris, Éditions Denoël, 1969.

CENDRARS, Miriam. *Blaise Cendrars*, Paris, Ballant, 1984.

Cents beaux aspects du réseau PLM, s.l., s.n., [1932].

CERBELAUD, G. «Le tour du monde en 1901», *L'Illustration*, 25 mai 1901, num. 3039, p. 335.

CESERANI, Remo. *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Turin, Bollati Boringhieri Editore, 2002 [1993].

CHAM. *Le Salon pour rire. 1874*, Paris, 1874.

CHAN, George. «Les peintres impressionnistes et le chemin de fer», *La vie du rail*, num 476, 21 décembre 1954, pp. 19-27.

CHAMPFLEURY. *Grandes figures d'hier et d'aujourd'hui. Balzac, Gérard de Nerval, Wagner, Courbet*. Ginebra, Slatkine Reprints, 1968 [1861].

- *Le Réalisme*, Ginebra, Slatkine Reprints, 1993 [1856]

- *Su mirada y la de Baudelaire*. Madrid, La Balsa de la Medusa, 1992.

CHAPELON, André. *La locomotive à vapeur*, Paris, Librairie J.-B. Baillière et Fils, Éditeurs, 1938.

CHARLES-ROUX, Edmonde. *Le temps de Chanel*, Paris, Chêne-Grasset, 1979.

CHARLÉTY, Sébastien. *Historia del sansimonismo*, Madrid, Alianza Editorial, 1969 [1896].

Charlotte Perriand, cat. ex., Paris, Centre Georges Pompidou, 2005.

CHASTEL, André. *El gesto en el arte*, Madrid, Ediciones Siruela, 2004 [1984].

CHAVARD. *Encore un mot sur la religion saint-simonienne. Lettre de Chavard, et réponse de E. Barrault*, Paris, impr. De David, s.d. [1831].

CHENG, François. «El tiempo en la pintura china», *El Paseante*, num. 20-22, 2^a época, Madrid, 1993, pp. 80-85.

CHÉRONNET, Louis. *À Paris... vers 1900. Découverte du monde*, Paris, Théo Brugière, 1932.

- «L'affichage, idéogramme moderne», *Art et Décoration*, tome LV, janvier à juin 1929, p. 161.

CHÉROUX, Clément. «Vues du train», *Études photographiques*, num. 1, 1996, pp. 73-88.

CHEVALIER, Michel. «Chemins de Fer», en *Dictionnaire de l'économie politique (contenant l'exposition des principes de la science). L'opinion des écrivains qu'ont le plus contribué à sa fondation et à ses progrès. La bibliographie générale de l'économie politique par noms d'auteurs et par ordre de matières. Avec des notices biographiques et une appréciation raisonnée des principaux ouvrages*. Publié sous la direction de MM. Ch. Coquelin et Guillaumin. Tome premier A-I, Paris, Librairie de Guillaumin et Cie., 1852.

- *Des chemins de fer en France*, Paris, impr. de H. Fournier, 1838.

CHU, Petra ten-Doesschate. *Letters of Gustave Courbet*, Chicago, University of Chicago Press, 1992.

CIAM. 5^e. *Congrès de Paris: Logis et Loisir, du 28 juin au 2 juillet 1937. Le Corbusier. Rapport num. 1: «Solutions de principe»*, Archives de la Fondation Le Corbusier-Paris [B-1-15-338 (23 pages)].

Ciudades sin nombre, cat. ex., Madrid, Comunidad de Madrid, 1998.

CLUZEL, M. *Les anticipations de Jules Verne et celles... d'Albert Robida*, Paris, L. Giraud-Badin, 1962.

COCHON DE LAPPARENT, Albert. *L'Exposition de 1889 et les constructions métalliques*, Extrait du *Correspondant*, Paris, De Soye et Fils, Imprimeurs, 1889.

- *La circulation à la fin du siècle*. Extrait du *Correspondant*, Paris, De Soye et Fils, Imprimeurs, 1899.

- *Le rôle du dessin dans l'éducation moderne*. Apparu dans *Le Correspondant*, Dunkerque, Impr. De Chiroutre-Gauvry, 1897.

- *Le siècle du fer*, Paris, F. Savy, 1890.

COCTEAU, Jean. *Darius Milhaud. Correspondance*, s. l. [Valence], Novetlé-Massalia, 1999.

- *Romans, Poésies, Œuvres diverses*, Paris, Le Livre de Poche, Collection Classiques Modernes, 1995.

- *Vuelta al mundo en ochenta días. Mi primer viaje*, Madrid, Alianza Editorial, 2002.

COHEN, Arthur (ed.). *The New Art of Color. The writings of Robert and Sonia Delaunay*, Nueva York, The Viking Press, 1978.

COHEN, Jean-Louis. *Constructivismo ruso. Sobre la arquitectura de las vanguardias ruso-soviéticas hacia 1917*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1994.

COIGNARD, Jérôme. «Caillebotte. Le blues des Grands Boulevards», *Beaux-Arts Magazine*, num. 126, septembre 1994, pp. 56-69.

Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens. Guide. Paris. Service d'été, 27 mai 1962.

Congrès d'Architecture Moderne de La Sarraz. Préparation du congrès CIAM I (26-28/VI/1928). Archives Fondation Le Corbusier de Paris. [D-2-1-4 (2)]

Congrès des amis de la Paix Universelle. Réuni à Paris en 1849. Compte-rendu, séances de 22, 23, 24 août 1849. Précédé d'une note historique sur le mouvement en faveur de la paix, par Joseph Garnier, Paris, Librairie Guillaumin et Cie., 1850.

Congrès International des Intellectuels, 1928: «Les formes nouvelles de l'art pratique», Archives de la Fondation Le Corbusier-Paris [D-1-7:1].

Constituion, organigramme CIAM, status et origine du CIRPAC, rôle au sein di CIAM. Préparation congrès CIAM I, 26-26 juin 1928. Archives de la Fondation Le Corbusier-Paris, [D-2-1-6-(3)].

COOMARASWAMY, Ananda. *La transformación de la naturaleza en arte*, Barcelona, Kairós, 1997.

CORBIN, Alain. *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage. 1750-1840*, Paris, Aubier, 1988.

CORDAT, Charles. *La Tour Eiffel*. Présentée par Le Corbusier, Paris, Les Éditions de Minuit, 1955.

COSTE, Anne. *L'architecture gothique: lectures et interprétations d'un modèle*, Saint-Étienne, Centre d'études foreziennes; Publications de l'Université de Saint-Étienne, 1997.

COURBET, Gustave. *Peut-on enseigner l'art?*, Caen, L'Echoppe, 1988.

COURTHION, Pierre. *Gino Severini*, Milán, Libreria Ulrico Hoepli, 1930. - *Manet*, Paris, Nouvelles Éditions Françaises, 1974.

CRARY, Jonathan. *L'art de l'observateur: vision et modernité au XIX^e. siècle*, Nîmes, J. Chambon, 1994 [*Techniques of the observer: on vision and modernity in the nineteenth century*, Cambridge, MIT Press, 1991].

CRESPELLE, Jean-Paul. *La folle époque. Des ballets russes au surréalisme*, Paris, Librairie Hachette, 1968.

D'ALLEMAGNE, Henry-René. *Les Saint-Simoniens 1827-1837*, Paris, 1930.

D'AVENEL, Vicomte Georges. *Le mécanisme de la vie moderne, 1^{er}, Les magasins de nouveautés L'industrie du fer. Les magasins d'alimentation. Les établissements de crédit. Le travail des vins*, Paris, Librairie Armand Colin, 1916 (6^e ed.).

DAL CO, Francesco. *Dilucidaciones. Modernidad y Arquitectura*, Barcelona, Paidós, 1990 [1982].

DE CHIRICO, Giorgio. *Memorie della mia vita*. Milán, Bompiani, 2002. - *Sobre el arte metafísico y otros escritos*. Juan José Lahuerta (ed.), Murcia, Colegio Oficial de Arquitectos y Aparejadores técnicos, 1990.

DE GAULLE, Joséphine-Marie. *Itinéraire historique du chemin de fer du Nord*, Lille, L. Leffort, 1852.

DE KOCK, Ch. Paul. *La Grande Ville. Nouveau tableau de Paris. Comique, critique et philosophique*, vol. I, Paris, Au Bureau Central des Publications Nouvelles, 1842.

DE SANNA, Jole (ed.). *De Chirico. La metafisica del Mediterraneo*, Milán, Rizzoli, 1998.

DE LA FERRIÈRE, Sylvestre. *Le tabac. Suite d'exquisses*, Paris, Imprimerie Chaix, 1886.

DES CARS, Jean y CARACALLA, Jean-Paul. *Le Train Bleu et les grands Express de la Riviera*, Paris, Denoël, 1988.

Des photographes pour l'empereur. Les albums de Napoleon III, cat. ex., Paris, Bibliothèque National de France, 2004.

DI BOSSO, Renato y SCURTO, Ignazio. *Il macchenessimo*, Verona, Edizioni Pensiero Futurista, 1933.

DU CAMP, Maxime. *Égypte, Nubie, Palestine et Syrie: dessins photographiques recueillis pendant les années 1849, 1850 et 1851, accompagnés d'un texte explicatif et précédés d'une introduction par Maxime Du Camp, chargé d'une mission archéologique en Orient par le Ministère de l'Instruction publique*. Paris, Gide et Baudry, s.d.

- *Les chants modernes*, Paris, Michel Levy Frères, Éditeurs, 1855.

DAIX, Pierre. *La vida del pintor Edouard Manet*, Barcelona, Argos Vergara, 1984 [1983].

DARRAGON, Hélène (ed.). *Georges Seurat. Correspondances, témoignages, notes inédites, critiques*, Paris, Acropole, 1991.

DAUMIER, Honoré. *Les transport en commun*, Paris, Vilo, 1976.

De la société Saint-simonienne et des causes qui ont amené sa dissolution, Paris, Au Bureau de la Revue Encyclopédique, 1832, p. 27.

DEKOBRA, Maurice. *La madone des sleepings*, Paris, Livre de poche, 1969 [1924].

- DELAUNAY, Sonia. *Nous irons jusqu'au soleil*, Paris, Éditions Robert Laffont, 1978.
- DELÉCLUZE, J. *Les Beaux Arts dans les deux mondes en 1855*, Paris, Charpentier, Librairie- Éditeur, 1856.
- DELHAYE, Jean. *Affiches et gravures Art Déco*. Paris, Flammarion, 1977.
- Depero. *Dal futurismo alla Casa d'arte*, cat. ex., Milán, Edizioni Charta, 1994.
- Depero Futurista. *Rome-Paris-New York*. cat. ex., 1915-1932 and more, Milán, Skira Editore, 1999.
- Depero o del laboratorio teatrale, cat. ex., Modena, Galleria Fonte d'Abisso Edizioni, 1982.
- DERRÉ, J. R. (ed.). *Regards sur le Saint-Simonisme et les Saint-Simoniens*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1986.
- DETAILLE, Georges y MULYS, Gérard. *Les ballets de Monte-Carlo, 1911-1944*. Préface de Jean Cocteau, Paris, Éditions Arc-en-ciel, 1954.
- DÍAZ CUYÁS, José. «Motores y metamorfosis», en *Cuerpos a motor*, Las Palmas de Gran Canaria, Centro Atlántico de Arte Moderno, 1997, pp. 155-188.
- DIDI-HUBERMAN, Georges. *Mouvements de l'air: Étienne-Jules Marey, photographe des fluides*, Paris, Gallimard, Réunion des Musées Nationaux, 2004.
- DOERR, Michel. *Esthétique de la locomotive à vapeur*, Paris, Éditions La vie du Rail, 1971.
- DOLLFUS, Charles y GEOFFROY, Edgar de. *Histoire de la locomotion terrestre. Vol. 1. Les chemins de fer*. Paris, L'Illustration, 1935.
- DRIEU LA ROCHELLE, Pierre. «Mussolini contre la machine», *Les Derniers jours. Cahier politique et littéraire*, 27 février 1927, 2è. cahier, p. 11 [reprod. facsimil, Paris, Éditions Jean Michel Place, 1979].
- DUCHAMP-VILLON, Raymond. *L'architecture et le fer. La Tour Eiffel* (paru dans la revue *Poème et Drame*, janvier-mars 1914), Paris, L'Échoppe, 1994.

DUGUET, Charles. *Adieux à l'ancien monde*, Paris, impr. de E. Duverger, 1833.

- *Salut au nouveau monde*, Paris, impr. de E. Duverger, 1833.

DURANTY, Edmond. «Japonisme», *La Vie Moderne*, num 12, première année, 26 juin 1879, p. 178.

- *La nouvelle peinture. A propos du groupe d'artistes qui expose dans les galeries Durand-Ruel*, Paris, E. Dentu, 1876.

DURET, Théodore. *Critique d'avant-garde*, Paris, G. Charpentier et Cie., 1885.

- *Courbet*, Paris, Berheim-Jeune et Cie. Éditeurs, 1918.

- *Histoire d'Édouard Manet et de son œuvre. Avec un catalogue des peintures et des pastels*, Paris, H. Floury, Éditeur, 1902.

- *Histoire des peintres impressionnistes : Pissarro, Claude Monet, Sisley, Renoir, Berthe Morisot, Cézanne, Guillaumin*, Paris, H. Floury, 1906.

- *L'art japonais. Les livres illustrés. Les albums imprimés. Hokusai*, Paris, Imprimerie A. Quantin, 1882.

- *Les peintres impressionnistes. Claude Monet, Sisley, C. Pissarro, Renoir, Berthe Morisot*, Paris, H. Heymann et J. Perois, 1878.

- *Livres et albums illustrés du Japon. Réunis et catalogués par Théodore Duret*, Paris, Ernest Leroux, Éditeur, 1900.

DUVEYRIER, Charles. «La Ville Nouvelle ou le Paris des Saint-simoniens», en *Le livre des cent-et-un*, Tome huitième, Paris, Chez Ladvocat Libraire, 1832.

El arte del viaje en Wagons-lits, cat. ex., Bilbao, Banco Bilbao Vizcaya, 1991.

El mundo de las estaciones, cat. ex., Madrid, Ministerio de Cultura, 1980. [*All Station*, London, Thames & Hudson, Ltd, 1981; *Le temps des gares*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1978].

El teatro de los pintores en la Europa de las vanguardias, cat. ex., Madrid, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofia, Aldeasa, 2000.

Édouard Baldus, photographe, cat. ex., Paris, Réunion des Musées Nationaux, 1994 [*The photographs of Edouard Baldus*, Montreal, The Metropolitan Museum of Art, Canadian Centre for Architecture, 1994].

EISENSTEIN, Sergei M. *Reflexiones de un cineasta*, Barcelona, Editorial Lumen, 1970

- *Yo. Memorias inmortales*, Madrid, Siglo XXI Editores, 1988.

Encyclopédie du siècle. L'Exposition de Paris (1900), Paris, Librairie illustrée Montgredien et Cie., s.d. [1901].

ENFANTIN, Barthélemy-Prospère. *Lettre du Père à Charles Duveyrier sur la vie éternelle (juin 1830)*, Paris, Chez Alexandre Johanneau, Librairie, 1834.

- *Religion Saint-simonienne. Économie politique et politique: articles extraits du Globe*, Paris, Au Bureau du Globe, 1831.

EQUIROL, Etienne. *Des maladies mentales considérées sous les rapports médical, hygiénique et médico-légal*. Tome second, Paris, Chez J.-B. Baillière, 1838 [reimpr. facsimil, *Des maladies mentales*, Paris, Frénésie Éditions, 1989].

ESCHOLIER, Raymond. *Le nouveau Paris. La vie artistique de la cité moderne*. Préface de Gustave Geffroy, Paris, Éditions Nilsson, s.d. [1913].

Exposition international de l'habitation Paris: concours en vue de la réalisation d'une exposition d'art moderne 1937. Archives de la Fondation Le Corbusier-Paris [B-1-3-434 (17 pages.)].

Exposition International des Arts Décoratifs et Industriels modernes. Paris, 1925. Rapport général. Section artistique et technique. VIII. Jouets, Appareils scientifiques, Instruments de musique, Moyens de transport. Classes 16 à 19, Paris, Librairie Larousse, 1928.

Exposition International des Arts Décoratifs et Industriels Modernes, Paris, 1925. 2. Rapport Général. Séction Artistique et Technique. Architecture. Classe 1. Paris, Librairie Larousse, 1928.

Exposition Universelle de 1855. Plan-guide du Palais de l' Industrie (et du Palais des Beaux- Arts), Paris, T. Bouquillard, 1855.

FAGIOLO DELL'ARCO, Maurizio (ed.). *Il meccanismo del pensiero*, Turín, Einaudi Editore, 1985.

FALASCA-ZAMPONI, Simonetta. *Fascist Spectacle. The Aesthetics of power in Mussolini's Italy*, Los Angeles, University of California Press, 1997.

FAUCHEREAU, Serge (ed.). *La Querelle du Réalisme*, Paris, Éditions Cercle d'Art, 1987.

- (ed.). *Pour ou contre l'impressionnisme*, Paris, Somogy Éditions d'Art, 1994.

FAURE, Élie. «Architecture et individualisme», en *L'arbre d'Adam*, Paris, Crès et Cie., 1922.

- *Ombres solides. Essais d'esthétique concrète*. Paris, Société Française d'Éditions Littéraires et Techniques, 1934.

FEGDAL, Charles. *Essais critiques sur l'art moderne*, Paris, Librairie Stock, 1927.

- *La fleur des curiosités de Paris. Paris d'aujourd'hui et Paris d'autrefois. Types et coins curieux. Figures curieuses*, Paris, Éditions de la Revue contemporaine, 1922.

FELS, Florent. *L'Art Vivant. De 1900 à nos jours*. Ginebra, Pierre Cailleur Editeur, 1956.

- *Propos d'artistes*, Paris, La Renaissance du livre, 1925.

Fernand Léger, cat. ex., Paris, Centre Georges Pompidou, 1997.

Fernand Léger et le spectacle, cat. ex., Paris, Réunion des Musées Nationaux, 1995.

FERRARINI, Alessia. *Forme e icone del moderno. La stazione e i treni nell'immaginario collettivo*, Bologna, Edizioni Pendragon, 1999.

FEVRE, Justin. *Le tabac*, Paris, Tolra et Haton, Librairie et Editeurs, 1863.

FÈVRE-DESPREZ. *La locomotive. Poésies*, s. l. Marpon et E. Flammarion Éditeurs, 1883.

FICHET-POITREY, François. *L'idée de la religion chez Saint-Simon. Religion et laïcité*, Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Les travaux d'Proudhon, 1990.

FIGUIER, Louis. *Les nouvelles conquêtes de la science. Les voies ferrées dans les deux mondes*, Paris, À la Librairie Illustrée, s.d. [1884].

FLORENSKI, Pável. *La perspectiva invertida*, Madrid, Ediciones Siruela, 2005.

FONTI, Daniela (ed.). *Gino Severini. Catalogo ragionato*, Milán, Arnoldo Mondadori Editore, 1988.

FOSSATI, Paolo. *La realtà atrezzata. Scena e spettacolo dei futuristi*, Turín, Giulio Einaudi Editori, 1977.

- *Storie di figure e di immagini. Da Boccioni a Licini*, Turín, Giulio Einaudi Editori, 1995.

FOUCAULT, Michel. «Des espaces autres. Hétérotopies» (1967), en *Dits et écrits*, París, Gallimard, 2001.

FOURNEL, Henri. *Bibliographie Saint-simonienne. De 1802 au 31 décembre 1832*, París, Alexandre Johanneau Librairie, 1883.

FRANCASTEL, Pierre. *Art et technique aux XIX^e. et XX^e. siècle*, París, Gallimard, 2000 [1956] [Trad. Madrid, Debate, 1990].

- (ed.). *Robert Delaunay. Du cubisme à l'art abstrait*, París, École Pratique des Hautes-Études, 1957.

FRANÇOIS-COLIN, Aline y VAZELLE, Isabelle (eds.). *Le paysage. Choix de textes*, París, L'Éditions de l'Amateur, 2001.

FRICK, Jean-Paul. *Le concept d'organisation chez Saint-Simon*, CANRT, Université de Lille III, París, 1981.

FRIED, Michael. *Courbet's Realism*, Chicago, The University of Chicago Press, 1990.

FRY, Roger *Transformations. Critical and Speculative essays on art*, Londres, Chatto and Windus, 1926.

GARCÍA HERNÁNDEZ, Miguel Ángel. «Duchamp. Vistazos», conferencia pronunciada dentro del ciclo *La mirada impura* en el MNCARS, el 28 de febrero de 2006 (próxima publicación).

- «Octubre en un vagón», *Arte y Parte*, num. 18, diciembre 1998-enero 1999, pp. 49-67.

GASTINEAU, Benjamin. *Histoire des chemins de fer*, París, Bibliothèque du progrès, 1863.

- *Les romans du voyage. La vie en chemin de fer*, París, E. Dentu, 1861.

GAUTIER, Théophile. *Bonjour Monsieur Corot. Ensemble des articles de 1836 à 1872*, Marie-Hélène Girard (ed.), París, Séguier, 1996.

- *Critique d'art. Extraits des Salons (1833-1872)*, París, Séquier, 1994.

- *Fusains et Eaux-fortes*, París, G. Charpentier, Éditeur, 1880.

- *Souvenirs de théâtre, d'art et de critique*, París Charpentier, 1883.

GIEDION, Sigfried. *Escritos escogidos*, Murcia, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, 1997.

- *Espacio, tiempo y arquitectura. El futuro de una nueva tradición*, Madrid, Dossat, 1978 [1941].

- *Walter Gropius. L'homme et l'œuvre*, París, Editions Albert Morancé, 1954.

- *La mecanización toma el mando*, Barcelona, Gustavo Gili, 1978 [1948].

GIUNTINI, Andrea. *Il paese che si mouve. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Milán, Franco Angeli Storia, 2001.

GNOCCHI-VIANI, Osvaldo. *I. Sainsimoniani: protagonisti e ideali della città futura*, en Giovanna Angelini (ed.), Milán, F. Angeli, 1996 [1910].

GONCOURT, Edmond y Jules. *Arts et artistes*, París Hermann, 1997.

GONSE, Louis. *L'Art japonais*, París, Maison Quantin, 1886 [1885].

GONZÁLEZ, Ángel. *El Resto. Una historia invisible del arte moderno*, Madrid, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía; Bilbao, Museo de Bellas Artes, 2000.

- «Isótopos de azul», en *El arte moderno. 1850-1900*, Madrid, Fundación Cultural Mapfre, 2003, pp. 273-301.

Grandes Lignes. Quand l'art entre en gare, París, Beaux-Arts Magazine, 1991.

GRANDVILLE. *Un autre monde. Transformations, visions, incarnations, ascensions, locomotions, explorations, pérégrinations, excursions, stations. Cosmogonies, fantasmagories, rêveries, folâtreries, facéties, lubies. Métamorphoses, zoomorphoses, lithomorphoses, métemphycooses, apothéoses et autres choses*, París, H. Fourier, 1844.

GROPIUS, Walter. *Apolo en la democracia*, Caracas, Monte Ávila Editores, 1968 [1962].

- *La nueva arquitectura y la Bauhaus*, Barcelona, Editorial Lumen, 1966 [1935].

Gustave Courbet. 1819-1877, cat. ex., París, Éditions des Musées Nationaux, 1977.

Gustave Geoffroy et l'Art Moderne, cat. ex., París, Bibliothèque National de France, 1957.

Hanga. *Imágenes del mundo flotante*, cat. ex., Madrid, Ministerio de Cultura, Secretaría de Estado de Cultura, 1999.

HARESSAPE, Brian. *Pullman. Traveling in style*, Londres, Ian Allan, Ltd., 1987.

HAYMANN, Emmanuel (ed.). *L'an 2000 selon Jules Verne. Morceaux choisis*, Neuilly-sur-Seine, Éditions Michel-Lafon, 2000.

HEILBRUN, Françoise. *Les paysages des impressionnistes*, Paris, Éditions Hazan, Réunion des Musées Nationaux, 1986.

Henri Cartier-Bresson. *Paysages*, Préface de Erik Orsema. Postface de Gérard Macé, Paris, Delpire Éditeur, 2001.

HILLIER, Jack. *The Art of the Japan book*, Londres, Sotheby's Publication, 1987, Volume 1.

HOSEJKO, Lubomir (ed.). *Ombre blanche- lumière noire. Eugène Deslaw*, Paris, Centre Pompidou, Les Cahiers de Paris Experimental, num.15, 2004.

HOURTICQ, Louis. *Manet*, Paris, Librairie Centrale des Beaux Arts, Collection L'Art de Notre Temps, s.d. [1911].

HUYSMANS, Joris-Karl. *Certains*, Paris, Thesse and Stocks Éditeurs, 1889.

- *Paris. Suivi de En Hollande*, Paris, Éditions de l'Herne, 1994.

HYMAN, James. *The New Painting. New visions in Modern art (1835-1956)*, Londres, Nelly Nahmad Gallery, 1998.

Il centenario delle ferrovie italiane. 1839-1939, A cura della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, Roma, 1940.

Il mondo nuovo. Milano 1890-1915, cat. ex., Milán, Electa, 2002.

Impressionnisme et naissance du cinématographe, cat. ex., Lyon, Fague Éditions; Musée de Beaux Arts, 2005.

JACOB, Max. *Jean Cocteau. Correspondance, 1917-1944*, Paris, Éditions Paris-Méditerranée, 2000.

JACQUES-DALCROZE, Émile. *Le rythme, la musique et l'éducation*. Paris, Librairie Fischbacher, Rouart Lerolle et Cie.; Lausana, Jobin et Cie., 1920.

- *Souvenirs. Notes et critiques*, Neuchâtel; Paris, Éditions Victor Attinger, 1942.

JANIN, Jules. *Carte du Chemin de fer de Paris à Rouen pour accompagner La Normandie*, s.l., Ernest Bourdin, Éditeur. Dessinée et gravée par Pierre Tardieu, s.d.

- *Voyage de Paris à la mer. Description des villes, bourgs, villages et sites sur le parcours du chemin de fer et des bords de la Seine*. Orné d'un grand nombre de vignettes dessinées sur les lieux par Morel-Fatio et Daubigny. De quatre cartes et plans gravés par P. Tardieu, Paris, Ernest Bourdin, Editeur, s.d.[1847].

JANNEAU, Guillaume. *L'art décoratif moderne. Formes nouvelles et programmes nouveaux*, Paris, Berheim Jeune, éditeurs d'art, 1925.

JAQUIER, Léon de y ORSAY, Henry d'. *Voyage en train de plaisir*, Paris, E. Meuriot, [1886].

JOURNET, Jean. *Jérémie en 1845*, Paris, Chez Carpentier, 1845.

Junction and journey. Trains and film, cat. ex., Nueva York, The Museum of Modern Art, 1991.

JÜNGER, Ernst. *El mundo transformado, seguido de El instante peligroso*, Valencia, Editorial Pre-Textos, 2005.

- *Sobre el dolor. Seguido de La movilización total y Fuego y movimiento*, Barcelona, Tusquets Editores, 1995.

Kasimir Malevich e le sacre icone russe. Avanguardia e tradizione, cat. ex., Milán, Electa, 2000.

Kasimir Malevich. Suprematism, cat. ex., Nueva York, The Salomón R. Guggenheim Fondation, 2003.

KAUFFMANN. *La poésie de l'industrie*, La Rochelle, Rumeurs des ages, 1994 [1853].

KEMP, Robert. «La poésie du rail», *La vie du rail*, num. 476, 21 décembre 1954, pp. 32-33.

KERN, Stephen. *The culture of time and space, 1880-1918*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1983.

KLINGERDER, Francis D. *Arte y revolución industrial*, Madrid, Editorial Catedra, 1983.

KRAKAUER, Siefried. *Jacques Offenbach ou le secret du Second Empire*, Paris, Gallimard, 1994 [1936].

KRULL, Germaine. *100 x 100 Paris*. La série des 100. Verlag der Reihe, Berlín, Westend, 1929.

- *Métal*, Paris, Librairie des Arts Décoratifs. A. Calavas, Éditeur, 1929.

KURT MUÑOZ, Juan Alberto. *El arte en Rusia. La era soviética*, Valencia, Instituto de Historia del Arte Ruso y Soviético, 1991.

L'Esprit Nouveau. Le Purisme à Paris, 1918-1925, cat. ex., Grenoble, Musée de Beaux-Arts, 2000.

L'Esprit Nouveau. Lettres à la bibliothèque des chemins de fer-Hachette, Archives de la Fondation Le Corbusier-Paris [A-1-6:169-218].

L'Homme. L'Electricité. La Vie, Paris, Éditions Arts et Métiers Graphiques, 1937.

L'Impressionnisme et le paysage français, cat. ex., Paris, Réunion des Musées Nationaux, 1985 [*A day in the country: Impressionism and the French landscape*, Los Angeles, Los Angeles County Museum, 1984].

La Bauhaus en fiesta, 1919-1933, cat. ex., Barcelona, Fundació La Caixa, 2005.

La danza dell'Avanguardia. Dipinti, scene e costumi, da Degas a Picasso, da Matisse a Keith Haring, cat. ex., Milán, Sira, 2005.

La décoration française contemporaine: première exposition, Paris, 1922.

La Ferrovie dello Stato nel primo decennio fascista, 1922-I – 1932-X, Novara, Istituto Geografico de Agostini, s.d. [1933].

La gare est aujourd'hui ce qu'était autrefois la place de la ville, Chemins de fer de l'État, Draeger Impr., s.d.

La gravure impressionniste. De l'École de Barbizon aux Nabis, cat. ex., Paris, Somogy Éditions d'art, 2001.

La houille blanche. L'électrification des chemins de fer du Midi et l'essor économique de la région du sud-ouest. Numéro spécial de propagande publié par *Le Sud-Ouest Économique*, Neuvième année, num. 171, 29 février 1928.

La mise en scène du corps sportif. De la belle époque à l'âge des extrêmes. Spot-lighting the sporting body. From the belle époque to the age of extremes, Lausana, Musée Olympique, 2002

La Mission Héliographique. Photographies de 1851, cat. ex., s.l., Direction des Musées de France, 1980.

LE BOT, Marc. *Francis Picabia et la crise des valeurs figuratives, 1900-1925*, Paris, Éditions Klincksieck, 1968.

- *Pintura y maquinismo*, Madrid, Ediciones Cátedra, 1979 [1973].

LE CORBUSIER. *Almanach d'architecture*, Paris, Crès et Cie., 1925.

- *Aircraft*, Paris, A. Biro, 1987 [1935] [Trad. Madrid, Abada Editores, 2005].

- *Des canons, des munitions... des logis S.V.P.*, Paris, Les Éditions de l'Architecture d'Aujourd'hui, 1937.

- *El Modulor I*, Barcelona, Editorial Poseidón, 1980 [1950].

- *La Charte d'Athènes. Suivi de Entretien avec les étudiants des écoles d'Architecture*, Éditions de Minuit, 1971 [1957], [Trad. *Mensaje a los estudiantes de arquitectura*, Buenos Aires, Ediciones Infinito, 2003].

- *Lettres à Auguste Perret*, Paris, Éditions du Linteau, 2002.

- *Précisions: sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, G. Crès et Cie., 1930. [Trad. *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y del urbanismo*, Barcelona, Editorial Apóstrofe, 1999].

- *Principios de urbanismo (La carta de Atenas)*, Barcelona, Ariel, 1989.

- *Sur les quatre routes. L'automobile. L'avion. Le bateau. Le chemin de fer. Comment aménager notre territoire*, Paris, La Fondation Le Corbusier, Éditions Denöel, 1970 [Trad. *Por las cuatro rutas*, Barcelona, Gustavo Gili, 1982].

- *Une maison, un palais. À la recherche d'une unité architecturale*, Paris, G. Crès et Cie., 1928.

- *Vers une architecture*, Paris, G. Crès et Cie., 1924 [Trad. *Hacia una arquitectura*, Buenos Aires, Poseidon, 1965].

LE FOLL, Claire. *L'école artistique de Vitebsk (1897-1923): éveil et rayonnement autour de Pen, Chagall et Malevitch*. Paris, L'Harmattan, 2002.

Le néo-impressionnisme : de Seurat à Paul Klee, cat. ex., Paris, Réunion des Musées Nationaux, 2005.

Les années UAM. 1929-1958, cat. ex., Paris, Musée des Arts Décoratifs, 1988.

Les archives de Picasso. «On est ce que l'on garde!», cat. ex., Paris, Musée Picasso, 2003.

Les chemins de fer, l'espace et la société en France. Actes du colloque de la AIHCF, 18-19 mai 1988, Paris, Revue d'Histoire des Chemins de fer français, 1989.

Les chemins de fer. Les grandes chroniques de L'Illustration, Paris, Sélection du Reader's Digest. Sefag et L'Illustration, 1987.

Les chemins de fer Français. La locomotive à vapeur, Paris, Les Éditions filmés, Éditeurs de Films fixes, s.d. [1922].

Les Salons caricaturaux, cat. ex., Paris, Réunion des Musées Nationaux, 1990.

LABBÉ, Edmond. *Arts et techniques dans la vie moderne. Paris 1937*, Paris, Exposition International, 1937.

LAFORGUE, Jules. *Œuvres complètes. Mélanges posthumes. Pensées et paradoxes. Pierrot fumiste. Notes sur la femme. L'Art impressionniste. L'art en Allemagne. Lettres*, Paris, Société du Mercure de France, 1903.

LARBAUD, Valéry. *Œuvres*, Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, 1957.

Lartigue's Riviera, Paris, Flammarion, 1997.

LAVERDANT, Gabriel-Désiré. *De la mission de l'art et du rôle des artistes. Salon de 1845*, Paris, Bureaux de La Phalange, 1845.

LAVOLLÉE, Charles, *Les Expositions de l'Industrie et l'Exposition Universelle de 1867*, Paris, Librairie de L. Hachette et Cie., 1867. *Le Globe*. 1831-1832.

LEBLANCHE, Jean-Jacques. *Chemins de fer et création artistique au XIX^e. siècle. Étude de l'influence de la naissance du chemin de fer sur la vie artistique au milieu du XIX^e. siècle, suivi d'un répertoire raisonné des principales créations*

dans ce domaine en France et dans le monde, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1991.

LÉGER, Fernand. *Fonctions de la peinture*, Paris, Gallimard, 1997 [Trad. Barcelona, Paidós, 1990].

- *Mes voyages*. Paris, L'École des loisirs, 1997 [1960].

Léger et l'esprit moderne, 1918-1931. *Une alternative d'avant-garde à l'art non-objetif*, cat. ex., Paris, Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris, 1982.

LENÔTRE, Théodore Gosselin. *Voyages merveilleux à l'Exposition universelle de 1889*, Paris, Librairie Universelle d'Alfred Duquesne et Fils, s.d. [1889].

LHOTE, André. *Écrits sur l'art*, Bruxelles, Dux Éditions Lumière, 1946.
- *Traité du paysage et de la figure* (ed. rev. et aum), Paris, Bernard Grasset Éditeur, 1958.

LISTA, Giovanni. *De Chirico et l'avant-garde*, Lausana, L'âge de l'homme, 1983.

LITVAK, Lily. *El tiempo de los trenes. El paisaje español en el arte y la literatura del realismo (1848-1918)*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1991.

LLEÓ, Blanca. *Sueño de habitar*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2005.

LODDER, Christina. *El constructivismo ruso*, Madrid, Alianza Editorial, 1988.

LOEWY, Raymond. *The locomotive. Its aesthetic*, Londres, Trefoll, 1987 [1937].

Loïe Fuller. *Danseuse de l'art nouveau*, cat. ex., Paris, Éditions de la Réunion des Musées Nationaux, 2002.

LOIPERDINGER, Martin. «L'histoire de l'*Animal d'acier*. Willy Zielke et les chemins de fer du Reich», *Cinémathèque*, num. 5, printemps 1994.

LOOS, Adolf. *Escritos I (1897-1909)*, Madrid, Editorial El Croquis, 1993.

- *Escritos II, 1910-1932*, Madrid, Editorial El Croquis, 1993.

LOYER, François. *Le siècle de la industrie*, Genève, Skira, 1983.

LUENGOS, Javier (ed.). *El cine soviético de todos los tiempos. 1924-1986*, Valencia, Filmoteca de la Generalitat Valenciana, 1988.

LURÇAT, André. *Architecture*, París, Au Sans Pareil, 1929.

MAILLARD DE LA MORANDAIS, Alain. *Notre-Dame du Travail de Plaisance*, París, s.e., juin 1985.

MAILLET, Maurice. *Vapeur... hommes et machines*, París, Éditions La vie du Rail, 1973.

MAINARDI, Patricia. *The end of the Salon. Art and state in the early Third Republic*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993.

MALEVITCH, Kasimir. *Écrits*, (Andrei Nakov, ed.) París, Éditions Gérard Lebovici, 1986 [1975].

- *Écrits III. Les Arts et la Représentation. Izilogia*, Lausana, L'Âge d'Homme, 1994.

- *La paresse comme vérité effective de l'homme*, París, Éditions Allia, 2004.

Malevich and Film, cat. ex., London, New Haven, The Yale University Press; Lisboa, Fundação Centro Cultural de Bélem, 2002.

MALVANO, Laura. *Fascismo e politica dell'immagine*, Turín, Bollati Borin-ghieri, 1988.

Man Ray. Directeur de mauvais movies, cat. ex., París, Éditions du Centre Pompidou, 1997.

MANDELSTAM, Osip. E. *Sobre la naturaleza de la palabra y otros ensayos*, Madrid, Ediciones Árdora, 2005.

Manet en el Prado, cat. ex., Madrid, Museo del Prado, 2003.

Manet, Monet et la gare Saint-Lazare, cat. ex., París Réunion des Musées Nationaux, 1998 [*Manet, Monet and the gare Saint-Lazare*, Washington, The National Gallery of Art; New Have, Yale University Press, 1998].

MANFREDINI, Irene. *Saint-Simon. Les manuscrits de «L'Industrie»*, Floren-cia, Leo S. Olschki Editore, 1999.

MANSAR, Arno. *Mondrian et l'abstraction blanche*, Tournai, La Renaissance du livre, 2000.

MARCADÉ, Jean-Claude. *L'avant-garde russe, 1907-1927*, París, Flammarion, 1995.

Marcel Breuer: arquitectura y diseño, cat. ex., Madrid, Fundación ICO; Weill am Rheim, Vitra Design Museum, 2003.

MARGOLIN, Victor. *The struggle of utopia: Rodchenko, Lissitzky, Moholy-Nagy*, Chicago; Londres; Universty of Chicago Press, 1999.

MARGOLIUS, Ivan. *Automobiles by architects*, Balfins Lane, Chichester, Wiley Academy, 2000.

MARINETTI, Filippo Tomasso. *Futurismo e Fascismo*, Foligno, Franco Campitelli Editore, 1924.

- *Il paesaggio e l'estetica futurista della macchina*, Florencia, Editrice Nemi, s.d. [1931].

- *Scritti francesi*, Milán, Arnaldo Mondadori Editori, 1983.

MARX, Karl. *El capital. Crítica de la economía política*. Tomo 1. Libro primero. El desarrollo de la producción capitalista, Madrid, EDAF, 1967.

MATISSE, Henry. *Écrits et propos sur l'art*, París, Hermann, 1989.

MATOSSIAN, Chaké. *Saturne et le Sphinx. Proudhon, Courbet et l'art justicien*, Ginebra, Droz, 2002.

MAUCLAIR, Camille. *L'Impressionnisme, son histoire, son esthétique, ses maîtres*. París, Librairie de l'Art ancienne et moderne, 1904.

- *Monet*, París, F. Rieder et Cie. Éditeurs, 1924.- *Turner*, París, Éditions Hypérion, 1947 [1939].

MAUPASSANT, Guy de. *Croniques*, tome 2, París, Union Générale d'Éditions, 1980.

- *Croniques*, tome 3, París, Union Générale d'Éditions, 1980.

- *Les dimanches d'un bourgeois de Paris*, París, Sedes, 1989.

MEDVEKIN, Alexander. *El cine como propaganda política. 294 días sobre ruedas*. México, Siglo XXI Editores, 1977.

MEFFRE, Liliane. *Carl Einstein et la problématique des avant-gardes dans les arts plastiques*, Berna, Peter Lang, 1989.

MERMIER, Stéphane. *Impressions du voyage de la mission PLM aux Etats-Unis. Avril-mai 1929*, Paris, Secrétariat Général, Groupe des X Cheminots, 1929.

MESLAY, Olivier. *Turner. L'incendie de la peinture*, Paris, Gallimard, 2004.

MOFFET, Charles S. (ed.). *The New Painting. Impressionism, 1874-1886*, Oxford, Phaidon; The Fine Arts Museum of San Francisco, 1986.

MOHOLY-NAGY, Laszlo. *La nueva visión y Reseña de un artista*, Buenos Aires, Ediciones Infinito, 1963.

- *Peinture-Photographie-Film et autres écrits sur la photographie*, Nîmes, Édition Jacquelin Chambon, 1973 [1929].

- *Von Material zu Architektur*, Berlin, F. Kupferberg, 1968 [1929].

Monet. I luoghi della pittura, cat. ex., Correggiano, Linea d'ombra libri, 2001.

MONNERET, Jean. *Du chemin de fer à l'Eurotunnel. Les peintres témoins de leurs trains*, s. l. Éditions Eric Koeler pour la Société des Artistes Indépendants, 1994.

MONTAIN, G. *Physiologie du tabac*, tome 35, 1842, 2è. ed., en DE MAZABRAUD DE SOLIGNAC, I. *Physiologies*, Charpentier, Martinon, Raymond-Bocquet et divers, Paris, s.n., 1841-1844.

MONTI, Generale Enrico. *Il primo secolo di vita delle Ferrovie Italiane. 1839-1939*. Florencia, Società Editrice Fiorentina, 1939.

MORAND, Paul. *1900*, Paris, Les Editeurs de France, 1931.

- *El aire de Chanel*, Barcelona, Tusquets, 1999 [1976].

- *L'Europe galante*. Paris, Grasset, 1925.

- *Le voyage. Notes et maximes*, Paris, Librairie Hachette, 1964.

MOUREAU, François y POLINO, Marie-Noëlle (ed.). *Écritures du chemin de fer* Actes de la journée scientifique organisée 11 mai 1996 par l'AHICF et par GRLV, Paris, Éditions Klincksieck, 1997.

MOSSÉ, Claude. «Le Transsibérien», *La vie du rail*, décembre 1990, pp. 67-74.

MUMFORD, Lewis. *Técnica y civilización*, Madrid, Alianza Editorial, 1998 [1934].

NICOLLE, Dr. Eugène. *Le tabac, le haschisch, les fumeurs d'opium*. Conférence, dans la séance semestrelle du 22 août 1869, Rouen, Imprimeurs de Giroux, 1869.

NOCHLIN, Linda y FAUNCE, Sarah. *Courbet reconsidered*. Nueva York, The Brookling Museum, 1988.

NOCHLIN, Linda. *The politics of vision*, Nueva York, Harper and Row, 1989.

NOIRAY, Jacques. *Le romancier et la machine. L'image de la machin dans le roman français (1850-1900) I. L'univers de Zola*. París, Librairie J. Corti, 1981.

NORMAND, Normand. «La lune à un mètre», *L'Illustration*, 31 mars 1900, num. 2378, pp. 198-201.

OKUDARA, Hideo. *Narrative pictures scrolls*, Nueva York, Weatherhill; Tokio, Shibundo, 1973.

OZENFANT, Amadée. *Art.*, París, G. Crès et Cie., 1928.

OZENFANT y LE CORBUSIER. *Acerca del purismo. Escritos. 1918-1926*, Madrid, El Croquis, 1994.

PAÏNI, Dominique. «L'animal d'acier et la nouvelle vision», *Cinéma-thèque*, num. 5, printemps 1994.

Paris et le daguerréotype, cat. ex., París, Paris-Musées, 1989.

PARIZOT, H. y BOILEAU, A.-V. *Guide-album historique et descriptif du bois de Vincennes et du chemin de fer de Paris à Vincennes et à la Varenne-Saint-Maur*, París, H. Parizot, 1860.

PARTOUCHE, Marc. *La lignée oubliée. Bohème, avant-gardes et art contemporain de 1830 à nos jours*, Romainville, Al Dante, 2004.

PATIN, Sylvie. *À la campagne*, París, Éditions Hazan, Réunion des Musées Nationaux, 1986.

PELLARIN, Charles. *Souvenirs anecdotiques: médecine navale, saint-simonisme, chouannerie*. París, Librairie des Sciences sociales, 1868.

PEREIRE, Gustave. *Les Chemins de fer de l'avenir*, París, Gauthier- Villars Éditeur et Édouard Champion Éditeur, 1921.

PERET, Benjamin. «La nature dévore le progrès et le dépasse», *Mino-taure*, num 10, hiver 1937 [reprod. facsimil, Ginebra, Albert Skira, 1981.

PÉRIDIER, Jean. *La commune et les artistes Portier. Courbet. Vallès. J.B. Clément*, París, Nouvelles Éditions Latines, 1980.

PEVSNER, Nicolas. *Pioneros del diseño moderno. De William Morris a Walter Gropius*, Buenos Aires, Ediciones Infinito, 1977 [1936].

PICABIA, Francis. *Écrits, 1913-1920*. París, Pierre Belfond, 1975.
- *Escritos en prosa. 1907-1953*, Murcia, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos técnicos; Valencia, IVAM, 2003.

PICON, Antoine. *Les saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, París, Belin, 2002.

PICON, Gaetan. *1863. Naissance de la peinture moderne*, París, Éditions Skira, 1977.

Picasso. The Italian journey, cat. ex., Londres, Thames and Hudson, 1998.

POIROT, Fernand. *Des wagons et des hommes*, París, Éditions La vie du Rail, 1976.
- *Première exposition de l'Union des Artistes Modernes*, Musée des Arts Décoratives, 11 juin-14 juillet 1930.

PROUDHON, Pierre-Joseph. *De la célébration du dimanche considérée sous les rapports de l'hygiène publique, de la morale, des relations de famille et de cité*, París, Librairie de Prévot, 1845.
- *Sobre el principio del arte y sobre su destinación social*, Buenos Aires, Aguilar, 1980.

QUANTIN, A. *L'Exposition du siècle*, París, revue *Le monde moderne*, 1900.

RAGON, Michel. *Gustave Courbet: peintre de la liberté*, París, Fayard, 2004.

RAMÍREZ, Juan Antonio. *La metáfora de la colmena. De Gaudí a Le Corbusier*, Madrid, Ediciones Siruela, 1998.

RAND, Harry. *Manet's contemplation at the Gare Saint-Lazare*, Berkeley, University Of California Press, 1987.

REDON, Odilon. *À soi-même. Journal, 1867-1915. Notes sur la vie l'art et les artistes*, Paris, Librairie José Corti, 1989.

RÉGNIER, Philippe (ed.). *Études saint-simoniens*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 2002.

- «Le saint-simonisme: approches nouvelles et actuelles», *TDC*, num. 855, 1er. mai 2003, s. p.

- «Les Saint-Simoniens, le Prêtre et l'Artiste», *Romantisme*, num. 67, 1990, p. 31-45.

REGOYOS, Darío de. *La España Negra*, Barcelona, José J. de Olañeta Editor, Hesperus, 1989 [1899].

Religion Saint-Simonienne. Correspondance. Articles extraits du Globe, Paris, Au Bureau du Globe, 1831.

RENOIR, Jean. *Pierre-Auguste Renoir, mon père*, Paris, Gallimard, 2004.

RENOY, Georges (ed.). *Les bains de mer au temps des maillots rayés*, Bruxelles, Rossel, 1976.

REWALD, John. *Historia del impresionismo*, Barcelona, Seix Barralt, 1994.

RICHTER, Amy G. *Home on the rails. Women, the railroad and the rise of public domesticity*, Chapel Hill and Londres, The University of North Carolina Press, 2005.

RIEFENSTAHL, Leni. *Memorias*, Barcelona, Lumen, 1991.

RIOUT, Denis (ed.). *Les écrivains devant l'impressionnisme*, Paris, Macula, 1989.

RIVIÈRE, Georges. *Le Journal Impressionniste*, Paris, 1877.

Robert Delaunay. 1906-1914. De l'impressionnisme à l'abstraction, cat. ex., Paris, Centre Georges Pompidou, 1999.

Robert y Sonia Delaunay. Exposición Internacional de Artes y Técnicas de París, 1937, cat. ex., Valencia, Fundación Bancaja, 2002.

ROBIDA, Albert. *Le vingtième siècle*, Paris, Georges Decaux, 1883.

RODCHENKO, Alexander. *Experimets for the future: diaries, essay, letters, and other writings*, Alexander N. Lavrentiev (ed.), Nueva York, The Museum of Modern Art, 2005.

RODRIGUES, Olinde. *Poésies sociales des ouvriers*, París, Paulin, Librairie, 1841.

- *Religion Saint-Simonienne. Appel*, París, Au Bureau du Globe, 1831.

ROGER-MARX, Claude. *Avant la destruction du monde (De Delacroix à Picasso)*, París, Librairie Plon, 1947.

- *La décoration et les industries d'art à l'Exposition Universel 1900*, París, Librairie Ch. Delagrevé, 1901.

- *Le paysage français de Corot à nos jours. Ou le dialogue de l'homme et du ciel*, París, Librairie Plon, 1952.

ROTH, Alfred. *Dos casas de Le Corbusier y Pierre Jeanneret*. Precedido de 'Le Corbusier. ¿Dónde está la arquitectura?', Juan José Lahuerta (ed.), Murcia, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, 1997.

RUDNITSKY, Konstantin. *Russian and Soviet Theater. Tradition and Avant-garde*, Londres, Thames and Hudson, 2000 [1988].

RYBCZYNSKI, Witold. *La casa. Historia de una idea*, Madrid, Editorial Nerea, 1990 [1986].

RYCKMANS, Pierre. «Poesía y Pintura. Aspectos de la estética china clásica», *El Paseante*, num. 20-22, 2ª época, Madrid, 1993, pp. 130-142.

s. n. «Le wagon des fumeurs», *Le Charivari*, Dimanche 20 septembre 1846, Quizième année- num. 263.

SAINT-SIMON, Henri de. *Nouveau christianisme*, París, Aubry, 1943 [1824].

- *L'œuvre d'Henri de Saint-Simon: textes choisis*, París, Presses Universitaires de France, 1925.

- *Œuvres de Saint-Simon et d'Enfantin*. Publiés par les membres du Conseil institué par Enfantin pour l'exécution de ses dernières volontés et précédés de deux notices historiques [réimpression photomécanique de l'édition 1865-1878, Aslen, Otto Zeller, 1963].

SALARIS, Claudia. *Il futurismo e la pubblicità dell'arte all'arte della pubblicità*, Milán, Lupetti & Co. Editore, 1986.

SCHIAFFINI, Ilaria. *Umberto Boccioni: stati d'animo. Teoria e pittura*, Milán, Silvana Editorial, 2002.

SCHIVELBUSCH, Wolfrang. *The railway journey. The industrialization of the time and the space in the XIXth. century*, Los Angeles, University of California Press, 1986 [1977].

SCHLUMBERGER, Eveline. «Les impressionnistes peintres du bonheur, mais de quel bonheur?», *Connaissance des arts*, num. 263, janvier 1974, pp. 48-57.

SCHOONJANS, Sonia (ed.). *La danse de l'avenir*. Suivi de *Regards sur Isadora Duncan* par Elie Faure, Colette et André Levinson. Préface de Yannick Ripa, Bruselas, Éditions Complexe, 2003.

SEARLE, Ronald. *La caricature: art et manifeste. Du XVI^e. siècle à nos jours*, Ginebra, Éditions Skira, 1974.

SEUPHOR, Michel. *Le style et le cri. Quatorze essais sur l'art de ce siècle*. Paris, Éditions du Seuil, 1965.

SEVERINI, Gino. *Del Cubismo al clasicismo. Estética del compás y el número*, Murcia, Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, 1993].

- *Écrits sur l'art*, Paris, Éditions Cercle d'art, 1987.

- *La vita di un pittore*, Milán, Feltrinelli, 1983.

- *Tutta la vita di un pittore*. Vol. I. Roma-Parigi, Cernusco sul Naviglio, Garzanti, 1946.

- *Un taccuino cubo-futurista. Il rappel à l'ordre. La scène*, Maurizio Fagiolo y Ester Coen (eds.), Roma, Bolzoni Editori, 1977.

SHERWOOD, Shirley. *Venice Simplon-Orient Express. Il ritorno del più famoso treno del mondo*. Milán, Rusconi Libri, 1985 [1983]

SIDOTE, Antoine. «Génèse et dossier d'une polémique. La Prosse du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France. Blaise Cendrars-Sonia Delaunay. Novembre-décembre 1912 – Juin 1914», *Archives Blaise Cendrars*, num 4, Paris, Lettres Modernes, 1987, pp. 8-160.

SIGNAC, Paul. *D'Eugène Delacroix au Néo-Impressionnisme*, Paris, Hermann, 1964.

SIRONI, Mario. *L'art me semblait une chose si grande... Correspondance, manifestes et articles*, Paris, École National Supérieure des Beaux Arts, 1998.

- SKLOVSKY, Victor. *La marche du cheval*, Paris, Éditions Champs Libre, 1973.
- SOUPAULT, Philippe. *Écrits sur la peinture*, Paris, Lachenal et Ritter, 1980.
- STEVENS, Alfred. *Impressions sur la peinture*, Paris, Librairie des Bibliophiles, 1886.
- TACUSSEL, Patrick. *Mythologie des formes sociales. Balzac et les saint-simoniens ou Le destin de la modernité*, Paris, Meridiens Klincksieck, 1995.
- TARABOUKINE, Nikolai. *Le dernier tableau. Du chevalet à la machine. Pour une théorie de la peinture*, Paris, Éditions Champ Libre, 1980.
- Tatlin*, cat. ex., Barcelona, Museu Picasso, 1995.
- THOMAS, Albert. *L'État et les compagnies de chemins de fer*, Paris, Dunod et E. Pinat, Éditeurs, 1914.
- THORÉ-BÜRGER, Théophile. *Histoire des peintres de toutes les écoles*, Paris, Renoard, 1863.
- Trains. Voyages en chemin de fer au XIX^e. siècle*, cat. ex., Chalon-sur-Saône, Musée Nicéphore Niepce, 1984.
- TRICAUD, Étienne y HEYM, Andréas. «Quelle intervention artistique dans la gare contemporaine?», *Revue générale des chemins de fer*, num. 11-12 novembre-décembre 1994, pp. 98-100.
- TRIONE, Vincenzo. *Atlanta metafisici. Giorgio de Chirico. Arte, architettura, critica*, Milán, Skira, 2005.
- TZONIS, Alexander. *Le Corbusier. Poétique, machines et symboles*, Paris, Hazan, 2001.
- Un siècle de bains de mer dans l'estuaire de la Seine, 1830-1930*, cat. ex., Honfleur, Société des Amis du Musée Eugène Boudin, 2003.
- Un siècle de chemins de fer et d'art*, cat. ex., Paris, Galerie Charpentier, 1955.
- UKERMAN, P. D'. *L'Art dans la vie moderne*, Paris, Flammarion, s.d. [1937].

Ukiyo-e. 250 ans d'Estampes Japonaises, cat. ex., París, Flammarion, 1985.

Universo Meccanico. Il futurismo attorno a Balla, Depero e Prampolini, cat. ex., Milán, Edizioni Gabriele Mazzotta, 2003.

Utopías de la Bauhaus. Obra sobre papel, cat. ex., Madrid, Centro de Arte Reina Sofía, 1988.

Utopies et réalités en URSS, 1917-1934. Agit-prop-design-architecture, cat. ex., París, Centre Georges Pompidou, Centre de Création Industrielle, 1980.

VALABRÈGUE, Frédéric. *Kasimir Malevitch, 1878-1935. «J'ai découvert un monde nouveau»*, Marsella, Images en manœuvres, 1994.

VALDIVIESO, Mercedes. «La aportación de la Bauhaus a la innovación del espacio doméstico: la “casa modelo” *Haus am Horn* (1923)», en *Jornadas internacionales Espais interiors. Casa i art (des del segle XVIII al XXI)*, Universitat de Barcelona, 26-28 enero 2006.

- «Lucia Moholy: la fotografía de la Bauhaus», *Arte, individuo y sociedad*, num. 10, Servicio de Publicaciones Universidad Complutense, Facultad de Bellas Artes, Madrid, 1998, pp. 213-228 [publicado con algunas variaciones en *La Balsa de la Medusa*, num 40, 1996].

VALÉRY, Paul. *Le retour de Hollande*, avec des gravures sur cuivre de Pierre Guastalla, París, Maurice Darantière, 1933 [1924].

VEBLEN, Thorstein. *Teoría de la clase ociosa*, Madrid, Alianza Editorial, 2004 [1899].

VENTURI, Lionello. *Les archives de l'impressionnisme. Lettres de Renoir, Monet, Pissarro, Sisley et autres. Mémoires de Paul Durand-Ruel. Documents*, París, Durand-Ruel Éditeurs, 1939.

VERHAEREN, Émile. *Écrits sur l'art*, 2 vols., Bruselas, Labor, 1997.
- *Les campagnes hallucinées. Les villes tentaculaires*. París, Gallimard, 1995.

VERNE, Jules. *Paris au XX^e. siècle*, París, Livre de poche, 2002.

VERTOV, Dziga. *Artículos, proyectos y diarios de trabajo*, Buenos Aires, Ediciones La Flor, 1974.

VINCENOT, Henry. *L'âge du chemin de fer*, París, Denoël, 1980.

- *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX^e. siècle*, Paris, Librairie Hachette, 1981.

VIOULET-LE-DUC, Eugène. *La querelle du fer, contre Louis-Auguste Boileau*. Suivi de Michel Chevalier: *Le fer et la fonte employés dans les constructions monumentales*, Paris, Éditions du Linteau, 2002.

- *Dictionnaire raisonné de l'Architecture Française*, Paris, 1869.

- *Histoire de l'habitation humaine. Depuis les temps préhistoriques jusqu'à nos jours*, Paris, Bibliothèque d'Éducation et de Récréation, J. Hetzel et Cia., s.d. [1875].

Vita silente. Giorgio de Chirico. Della metafisica al barocco, cat. ex., Milán, Skira Editore, 1997.

VLAMINCK, Maurice. *Portraits avant décès*, Paris, Flammarion, 1943.

VOGÜÉ, Eugène-Melchior de. «À travers l'Exposition III. Le Palais de la force», *Revue des deux Mondes*, num. 59, Troisième période. Tome XCIV, juillet-août 1889.

WALLON, Maurice. *Les Saint-simoniens et les chemins de fer*. Thèse pour le doctorat, Paris, A. Pedone, 1908.

WALTER, Rodolphe. «Saint-Lazare l'impressionniste», *L'Oeil*, num. 292, novembre 1978, pp. 48-55.

WARNOD, André. *Exposition 37. La vie flamboyante des expositions universelles*, Paris, Les Éditions de France, 1937.

WERTH, Léon. *Claude Monet*, Paris, Les Éditions Crès et Cie., s.d. [1928].

WEXLER, Peter Jacob. *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France (1778-1842)*, Ginebra, Librairie Droz; Lille, Librairie Giard, 1955.

Willy Zielke. *Photographies 1923-1937*, cat. ex., Rencontres internationales de la photographie, Arlés, Musée Réattu, 1982.

WINGLER, Hans M. *La Bauhaus. Weimar, Dessau, Berlin. 1919-1933*. Barcelona, Gustavo Gili, 1975 [1962].

ZHADOVA, Larissa Alekseevna (ed.), *Taitlin*, Londres, Thames & Hudson, 1988.

ZOLA, Émile. *Aux champs. La banlieue. Le bois. La rivière*, La Rochelle, Rumeur des âges, 1994.

- *Contes et nouvelles*, Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, 1976.

- *Écrits sur l'art*, Paris, Éditions Gallimard, 2003.

- *El Naturalismo*, Barcelona, Ediciones Península, 1988.

- *La bestia humana*, Madrid, EDAF, 1981.

- *Le bon combat. De Courbet aux impressionnistes*, Paris, Hermann, 1974.

ZUFFI, Nerema. *«Le Globe» saint-simonien (1831-1832): art et société*, Verona, Università degli studi di Verona, 1989.

Revistas.

391 [reprod. facsimil, Pierre Belfond, 1960].

Architettura e arti decorative. Revista d'arte e historia. 1925-1927.

Bifur, 1929-1930 [reprod. facsimil, Paris, Éditions Jean-Michel Place, 1976].

Cahiers d'Art, 1926-1937.

Cercle et Carré, 1929-1930 [reprod. facsimil, Paris, Éditions Jean-Michel Place, 1977].

Europe. Spécial Fernand Léger, juin-juillet 1997, num. 818-819.

Grand Route, 1930.

Journal des voies de communication, San Petersburgo, num. 1 juillet 1826.

L'Élan, 1915-1916.

L'Esprit Nouveau, 1920-1924.

L'Hydropathe. 1879-1880 [reprod. facsimil, Ginebra, Slatkine Reprints, 1971].

L'Organisateur. Journal de la doctrine Saint-Simonienne, 1828-1829.

La culture physique, 1904-1962.

La Lumière. Revue de la photographie. Beaux-Arts-Héliographie-Sciences, 1851-1864 [reprod. facsimil, Paris, J. Lafitte, 1995].

La vie moderne. Journal hebdomadaire illustré. Littéraire et artistique, num 1, première année, 10 avril 1889.

Le Japon artistique. Documents d'art et d'industrie, réunis par Samuel Bing, 3 vols., 1888-1890.

Le Point. V. L'Architecture, octobre 1936.

Le Point. II. La Maison, mai 1937.

Le Point. XX. Le lyrisme des temps nouveaux et l'urbanisme, avril 1939.

Le Producteur. Journal de l'Industrie, des Sciences et des Beaux-Arts. Revue de doctrine Saint-Simonienne, 1825-1826.

La Révolution surréaliste. 1924-1929 [reprod. facsimil, Paris, Éditions Jean-Michel Place, 1975, 1991].

Le Salon. Feuilleton quotidien paraissant tous les soirs, pendant les deux mois de l'Exposition. Causerie, critique général, bruits et nouvelles du jour par Zacharie Astruc, Paris, mai 1863.

Manomètre. 1922-1928 [reprod. facsimil, Paris, Éditions Jean-Michel Place, 1977].

Nord-Magazine. Compagnie des Chemins de fer du Nord, 1929-1933.

Nord-Sud. Revue littéraire. 1917-1918 [reprod. facsimil, Paris, Éditions Jean-Michel Place, 1980].

«Arts et Chemins de fer», *Revue d'Histoire des Chemins de fer*, num. 10-11, printemps-automne 1994.

Tabac Magazine. Revue mensuelle illustrée des fumeurs, 1936-1938.

Valori Plastici, 1918-1922 [reprod. facsimil, Milán, Gabriele Mazota; Roma, Archivi d'arte del XX secolo, 1969].

Variétés. Revue mensuelle illustrée de l'esprit contemporain. 1928-1930.

Vesch-Objet- Gegenstand, 1922 [reprod. facsimil, Berna, Lars Müller Publishers, 1994].

